

# FLOTA POLSKA

GDYNIA  
GDAŃSK  
1 9 3 3

DR. KAZIMIERZ PAPÉE, GENERALNY  
KOMISARZ RZECZYPOSPOLITEJ W  
W. M. GDAŃSKU.





# **Polska Ekspedycja Drewna** **SZULC-REMBOWSKI i S-ka** **G D A Ń S K**

**Międzynarodowy Dom Handlowo-Ekspedycyjny**  
**i Maklerstwo Okrętowe**

**Spedycja i składanie drewna na placach wolnych i w składach**  
**Krytych na Holmie, bocznica Holmzunge**

Gdańsk 254-77

Telefony 264-77

G D A Ń S K

Elisabethwall 9

Freibezirk 352-16

H o l m 264-77

**INSTALACJE**  
**D O**  
**MIESZANIA MĄKI**  
**W G D A Ń S K U**  
**F R E I B E Z I R K**

**EKSPEDYTORZY**  
**S T A T K Ó W I**  
**Ł A D U N K Ó W**  
**W S Z E L K I E G O**  
**R O D Z A J U**

**Przedstawicielstwo w Gdyni ul. Portowa 1. Tel. 18-85**

**Towarzystwo Akcyjne**  
**dla Fabrykacji Margaryny Gdańsk**

# **„AMADA“**

BIURO I FABRYKA

Gdańsk—Schellmühl



Tel. Nr. 21-251

Adr. telegr.

„Amada—Gdańsk

**MARGARYNA MLECZNA**

**MIESZANE TŁUSZCZE JADALNE**

**S P E C J A L N O Ś Ć D L A S T A T K Ó W :**

**MARGARYNA DLA KLIMATU**

**TROPIKALNEGO W PUSZKACH**

## **Unida-Oelwerke**

G. m. b. H.

Gdańsk Schellmühl

Adr. telegr. Unida Gdańsk

Tel. Nr. 25-839

**OLEJE TECHNICZNE I KWASY**

**TŁUSZCZOWE DLA PRZEMYSŁU**

**MYDLARSKIEGO**

**OLEJE RAFINOWANE DLA PRZEMYSŁU**

**MARGARYNOWEGO**

**PIERWSZORZĘDNE WODNO-BIAŁE**

**OLEJE JADALNE**





Tel.-Addr.: Lenschat-Danzig  
Gdynia

**SHIPBROKERS**

Telephone 257 41-44 Danzig  
1885 Gdynia

**„WISŁA”**

**Spółdzielnia Transportowa  
i Oszczędnościowa  
E. G. M. B. H.**

**Gdańsk, Holzmarkt 4.**

**Telefon 25334.**

O D D Z I A Ł Y: Warszawa, Marjenstadt Nr. 3 tel. 741-33. Toruń, ul. Mostowa 5. tel. 14.

A G E N T U R Y: Włocławek, ul. Spichlerza 10, telef. 25. Bydgoszcz, Florjana 6, tel. 1607.

Przyjmuje wszelkie transporty wodne do Gdańska, Gdyni  
oraz do miejscowości, położonych nad Wisłą i jej dopływami,  
i do sąsiednich miejscowości Wschodnich i Zachodnich  
Niemiec.

**Własne parostatki.**

**LLOYD BYDGOSKI**

**SP. AKC.**

Żegluga rzeczna, holowanie, przewóz, flisactwo, spedycja, magazynowanie, port przeładunkowy,  
stocznia, fabryka maszyn, tartak, cegielnia.

**Zarząd: BYDGOSZCZ, ul. Grodzka 17. Telefony: 259, 471, 472**

KONTA BANKOWE: Bank Polski, w Bydgoszczy, Bank Gospod. Krajowego, Oddz. w Bydgoszczy, Bank Związku  
Spółek Zar., Oddz. w Bydgoszczy, Komunalna Kasa Oszczęd. miasta Bydgoszczy P. K. O. Poznań Nr. 205-947

O D D Z I A Ł Y: GDAŃSK, Schäferei 15-18 — Tel. 274-46. Adres telegr.: „Schleppschiffahrt“. WARSZAWA,  
Port Wiślany Warszawa-Praga, ul. Zamojskiego 2 — Tel. 134-19. Adres telegr.: „Portlloyd“. POZNAŃ, Al. Mar-  
cinkowskiego 13. — Tel. 59-60. Adres telegr.: „Portlloyd“. A G E N T U R Y: GRUDZIĄDZ, Rybacka 13. — Tel.  
247. TORUŃ, Nadbrzezie, Wyszynek 2—Tel 154. WŁOCŁAWEK, Bulwarowa 19—Tel. 317. PŁOCK, Sienkiewicza 20

**„GDYNIKA”** Maklerzy Ubezpieczeń  
Morskich Sp. z o. o.

**Gdynia, ul. Waszyngtona, gmach „Żegluga Polskiej” Tel. 19-37 Centrala**

**UBEZPIECZENIA** kasko, transporty morskie, urządzenia portowe,  
składy i inne. Udziela informacji i porad w dziedzinie ubezpie-  
czeń morskich i portowych. Przeprowadza likwidacje awarii  
i szkód w imieniu klientów. Posiada swe oddziały w Warszawie  
i Gdańsku



**Biuro Inżynieryjne**

**K. Jaskulski i**

**K. Brygiewicz**

**w Gdyni**

**Włókiennicza Spółka Akcyjna**

**N. EJTINGON**

**ŁÓDŹ**

**D O M**

**Ekspedycyjno-Transportowy  
Bracia Welz - Gdynia**

Telefon 2010

**POLCARBON** Sp. z ogr. odp.  
**GDAŃSK, Dominikswall 4.**

Telefon 27420.

**Eksport węgla polskiego  
i bunkier**

**LUDWIG BUCHHOLZ**  
**Fabryka Skór**

Sp. Akc.

Rok założenia 1845. Złoty medal Rzym 1926 r.

BYDGOSZCZ, telefon Nr. 36 i 1371

**S K Ó R Y** podeszwowe w kruponach i połówkach. Blan-  
kówki czarne i kolorowe. Faledry. Szpalty na brandzle  
Szpalty na pantofle. Karki i boki podeszwowe, blankowe  
i pantoflarskie. Kupony pasowe.



Zarząd Dóbr i Zakłady Przemysłowe  
LESZCZKÓW p. Waręż, Małopolska



Romana Żurowskiego

**SAMODZIAŁY**

**SZEWIOTY LODENY**

**na ubrania męskie, palta i Kos-  
tjomy damskie, pledy, Koce, der-  
ki, burki, peleryny, Kurtki**

Zastępstwa: WARSZAWA, L. BOSZ, WIEDZBOWA 2. Kraków  
Al. Mickiewicza 29. Lwów, T. Górski, Pl. Marjacki 5

**THE ASIATIC TRADING  
CORPORATION LTD.,**

GDANSK-SCHELLMÜHL, Schellmühlerweg 3-a .Tel. 265-41

Wyłączna sprzedaż herbaty marki  
„GUBKIN-KUŹNIECOW“ i „GOLD STAR“

Przedstawicielstwo w Warszawie fa.

„DWIE KOTWICE“ Sp. z o. o.

Zgoda 9, tel. 241-26

**Biuro Inżynierskie**

**K. JASKULSKI I K. BRYGIEWICZ**

**W G D Y N I**

Ul. Szkolna 10, tel. 16-56, 16-57

Wszelkie roboty inżynierskie i budowlane.

Projekty —Kosztorysy

RESTAURACJA

RESTAURACJA

**„POLONIA”**

GDYNIA, ul. Świętojańska 21

Telefon 18-64

Telefon 18-64

Poleca kuchnię polsko-francuską oraz dania barowe à la  
Fourchette. Właściciel Jan Kowalczyk

L. GESZAJT, Gdynia, ul. Starowiejska, tel. 15 84. Sprze-  
daż i import owoców południowych, krajowych i tow.  
kolonialnych.

KOMUNALNA KASA MIASTA GDYNI.

**KROCHMAL RYŻOWY** w kawałkach i mączka polysko-  
wa pod nazwą „BŁYSZCZ POMORSKI” ‘wyrabiane przez  
Zakłady Przemysłowo-Handlowe „POLSKA CHIOZZA  
Spółka Akcyjna w Tczewie nie ustępują w niczem najwyż-  
szym gatunkom krochmali zagranicznych, pod wieloma  
względami nawet je przewyższają i są od nich znacznie tań-  
sze. W interesie własnym żądacie krochmali, wyrabianych  
przez firmę Zakłady Przemysłowo-Handlowe „Polska Chio-  
zza”, które pod gwarancją wolne są od wszelkich szkodli-  
wych domieszek, nadają bieliźnie śnieżno-biały wygląd, ela-  
styczną sztywność i srebrzysty połysk. Do nabycia we  
wszystkich sklepach, hurtowniach kolonialnych, składach  
aptecznych i drogerjach.

**PARCELACJA  
w Małym Kacku  
POD GDYNIA**

Na majątku Mały Kack pod Gdynią, można nabyć  
PARCELE BUDOWLANE

różnej wielkości na bardzo dogodnych warunkach. Parce-  
lacja odbywa się ściśle podług planu zabudowy, zatwierdzo-  
nego przez Ministerstwo Robót Publicznych i przez Okrę-  
gowy Urząd Ziemski. Biuro Parcelacji Majątku Mały Kack  
w Gdyni, ul. Antoniego Abrahama, Nr. 25

**Saul Finkelstein**

Münchengasse 4-6

**G D A Ń S K**

**HERINGS IMPORT**

Telef. 25541, 25542

Telegr. Esfinkelstein. Gdańsk

**„ANKERLAGER”**

**Akc. Tow.**

GDANSK, Hundegasse 34, tel. 26897, 26898

**Międzynarodowe Tow. Trans-  
portowe. Ekspedycja morską,  
ekspedycja lądowa, ekspedy-  
cja towarów masowych**



## **„O W O C P O L”**

IMPORT ŚWIEŻYCH OWOCÓW POŁUDNIOWYCH  
I TOWARÓW KOLONJALNYCH  
GDYNIA, ul. Portowa (dom Czoski), tel. 1269

## **Bank Gospodarstwa Krajowego**

ODDZIAŁ W GDYNI

Załatwia wszelkie czynności bankowe

## **„P O L S K I M E L A S”**

SKŁADY PORTOWE I HANDEL MELASEM  
ZRZESZONYCH POLSKICH CUKROWNI  
Sp. z ogr. odp.  
GDYNIA-PORT, Wybrzeże Indyjskie

## **Wschodnio-Europejskie Tow. Ekspedycyjne**

Warszawa, ul. Marszałkowska 137.  
Korespondent Koncernu  
**S C H E N K E R i S-ka**

## **Biuro Sprzedaży Wyrobów Fabryk Jutowych w Warszawie**

## **Polska Fabryka Gazomierzy BILLEWICZ i S-ka**

Sp. z ogr. odp.  
BYDGOSZCZ, Jagiellońska, tel. 958  
Dostawa gazomierzy, automatów, podejmuje się naprawy  
aparatów wszystkich systemów i fabrykatów

## **Gdyńska Spółka Kontrolna**

Sp. z ogr. odp.  
W GDYNI (skrzynka pocztowa 97)  
Kontrola wszelkich towarów w Gdyni i zagranicą

## **Komunalna Kasa Oszczędności Miasta Bydgoszczy**

## **Gdyński Import Owoców Południowych**

**G D Y N I A**  
SPRZEDAŻ WSZELKICH OWOCÓW POŁUDNIOWYCH

## **„S T A N D A R T”**

MECHANICZNA FABRYKA OBUWIA  
Sp. z ogr. odp.  
BYDGOSZCZ, Marszałka Focha 47

## **„BALTO - POLAK”**

ZAKŁADY GRAFICZNE I WYDAWNICZE  
Gdynia, ul. Starowiejska Nr. 35. Telefon Nr. 2136, 2137.  
Wykonują wszelkie druki handlowe i urzędowe, jedno  
i wielobarwne w najlepszym wykonaniu po cenach konku-  
rencyjnych i z dostawą terminową.

## **B A R „O K O C I M”**

GDYNIA, ul. 10 Lutego  
P O L E C A: Smaczną i zdrową kuchnię. Dania wyborowe  
gorące i obfity bufet zimny. Duży wybór win i wódek kra-  
jowych i zagranicznych. Ceny zastosowane do dzisiejszych  
warunków ekonomicznych. Usługa rzetelna.

## **TEODOR RÓŻKOWSKI**

SKŁAD RZEŹNICKO - WĘDLINIARSKI  
dostawca okrętowy  
Poleca codziennie świeże parówki, wyborowa paszteto-  
wa, herbacianki, oraz inne wędliny poznańskie i krakowskie  
GDYNIA, ul. Świętojańska. Tel. 13-15.

## **„O C E A N”**

PRZETWÓRNIA RYB MORSKICH  
GDYNIA, PORT RYBACKI-Hala Rybna  
Adres telegraficzny: OCEAN GDYNIA. Telefon 2038  
Poleca: marynaty, konserwy rybne, ryby wędzone i wszyst-  
kie gatunki śledzi po najtańszych cenach. Specjalność: Mos-  
kaliki delikatesowe Crown Sardines, śledzie pocztowe matjas.

## **O W O C E P O Ł U D N I O W E J. I S L E R & C-ie**

GDYNIA 14-43. Valencia, Genewa  
Adr. telegr. „Islerco”

## **B-cia JURKIEWICZ**

SKŁAD I OBRÓBKA DRZEWA  
GDYNIA, ul. Śląska Nr. 7.  
Teflon 14-76



# Na słońcu, plaży i w wodzie niezbędny **Krem Sportowy ANTIBA**

Delikatnie natłuszcza naskórek,  
zabezpiecza od zbytniego wysu-  
szenia i zaczerwienienia skóry  
pod wpływem wiatru lub słońca,  
przyspiesza równomierne opalanie się  
na piękny brązowy kolor.

Dla Pań również jako Krem pod puder przy cerach wrażliwych

**W pudełkach i tubach już od 40 groszy**

Do nabycia we wszystkich składach aptecznych

**Skład Główny L. SPIESS i SYN, WARSZAWA, Daniłowiczowska 16.**

Znajomość kosztów przewozowych to droga zdobywania  
nowych rynków, którą osiągniesz przez

## **POMORSKIE KONCESJONO- WANE BIURO REKLAMACJI KOLEJOWYCH I PORAD TARYFOWYCH W GDYNI**

ul. Lipowa Nr. 1. Telefon Nr. 27-30

Załatwia wszelkie reklamacje kolejowe.

Udziela wszelkich informacji taryfowych i kalkulacji  
kosztów przewozowych.

Pozostawianie listów (frachtów) przewozowych bez należy-  
tego sprawdzenia ścisłości pobranych opłat, to utrata pie-  
niędzy.

## **Cafe - Restaurant - Dancing „A D R J A”**

**GDYNIA, PL. KASZUBSKI 1.**

Wyśmienite śniadania, obiady kolacje po cenach konkuren-  
cyjnych. Od 9-30 wieczorem dancing z pierwszorzędnym  
atrakcyjnym programem i doborową orkiestrą. Zabawa do  
rana pod fachowem kierownictwem b. zastępcy Fr. Mosz-  
kowicza z Adrji Warszawskiej dyrek. Stanisława Teppera

**Elektrotechnika Automobilowa i Motocyklowa**

## **„MAGNET”**

**Z. POPŁAWSKI**

**Warszawa, Hoża 33, telefon 9-19-31.**

Jeneralne przedstawicielstwa i stacje obsługi:  
Delco-Remy, North-East, S. E. V., Joseph, Lu-  
cas, Bendix, „Tudor” Z. A. T. I. E. S. Świece  
Wszelkie części zapłonu, rozruchu i oświetlenia do sa-  
mochodów wszystkich marek. Pierwsze źródło zaku-  
pu. Fabryczne ceny. Największe Warsztaty Reparatcyjne

ZACHODNIE TOW. HANDLU PRODUKTAMI SPOŻYWCZE-  
MI. Import towarów kolonialnych, Gdańsk, Brothän-  
kengasse 50.

Dom Bankowy JAKÓB ULAM, Lwów, 3. maja 12. Rok zało-  
żenia 1902. Nr. telef.: 2-92, 13-80. P. K. O. Warszawa  
Nr. 148-331. Adres teleg.: „Ulabank, Lwów”.

## **„H A Z E T”**

**Parowa Fabryka  
Cukrów i Czekolady**

Lwów, ul. Panieńska 23

## **Tapczany Amerykańskie METALOWE Z AUTOMATEM**

Firma chrześcijańska.

**ROBOTA SOLIDNA**

**Warszawa, Chmielna 27, tel. 713-60.**

## **E K S P O R T klepek dębowych J. SONNENBERG**

Sp. z ogr. odp.

**GDAŃSK-WEICHSELMÜNDE**

**Adresy dla załadunków:**

**Kolejowych: Gdańsk-Troyl  
bocznicą Sonnenberga**

**morskich Gdańsk Kej Sonnenberga**

**Telefony 258-89 i 258-90**

**poza godz. biurowymi 258-84**

Adres dla depesz: STAEBE-GDAŃSK

Wood Code 2 nd Edition

Codes: Zebra Code 3 rd Edition

A. B. C. Code 6 th Edition

Rudolf Mosse Holzcode

Rudolf Mosse Code i Supplement



**Polski Export Drzewny**  
**I. GOLDBERGER**

GDAŃSK, Reitbahn Nr. 2, tel. 262-41

**Przemysł i eksport  
drzewny**

**WEST-EXPORT**

Gdańsk, Dominikswall 9

Adr. tel. „Westexport”      Konta Bankowe:  
Tel. 288-69, 255-88.      Ciemmerze. Priwat-Bank  
Riga, West Export Akt.      A G. filja w Gdańsku  
Ges. S. Aldaru iela 1-3.      Bank Drezdeński  
Gdynia: West-Export Sp. z o.o.      w Gdańsku  
ul. Portowa 1, tel. 1064.      Mossecode

**Bracia Lustig**

**EKSPORT DRZEWNY**

GDAŃSK, Holzmarkt 4

**BROWAR i REKTYFIKACJA**

**Ordynata Alfreda**

**hr. Potockiego**

**W ŁAŃCUCIE**

**Józef Poretzky**

**Eksport Drzewny**

GDAŃSK, Pfefferstadt 45/46

Depesze: „Poretz”  
Telefon 211-18

All kind of Hardwood

**Lloyd Bydgoski**

Spółka Akcyjna

w Gdyni. Tel. 13-29

**Ż E G L U G A**

**RZECZNA I PRZYBRZEŻNA**

**ALEKSANDER GARBARSKI**

EXPORT DRZEWA

Gdańsk, Karrenwall 3/4

tel. 28194 i 28239

skrót telegraficzny: Algar

**KASZLESZ ?**



**KUP BLOK**

**SŁODOWY**

wyrobu fabr. **ALFA**

Żądać wszędzie



# FLOTA POLSKA

czasopismo \* o gospodarstwie  
oceanicznym \* żegludze \* lotnictwie  
powietrznej \* i \* kolonijalnym

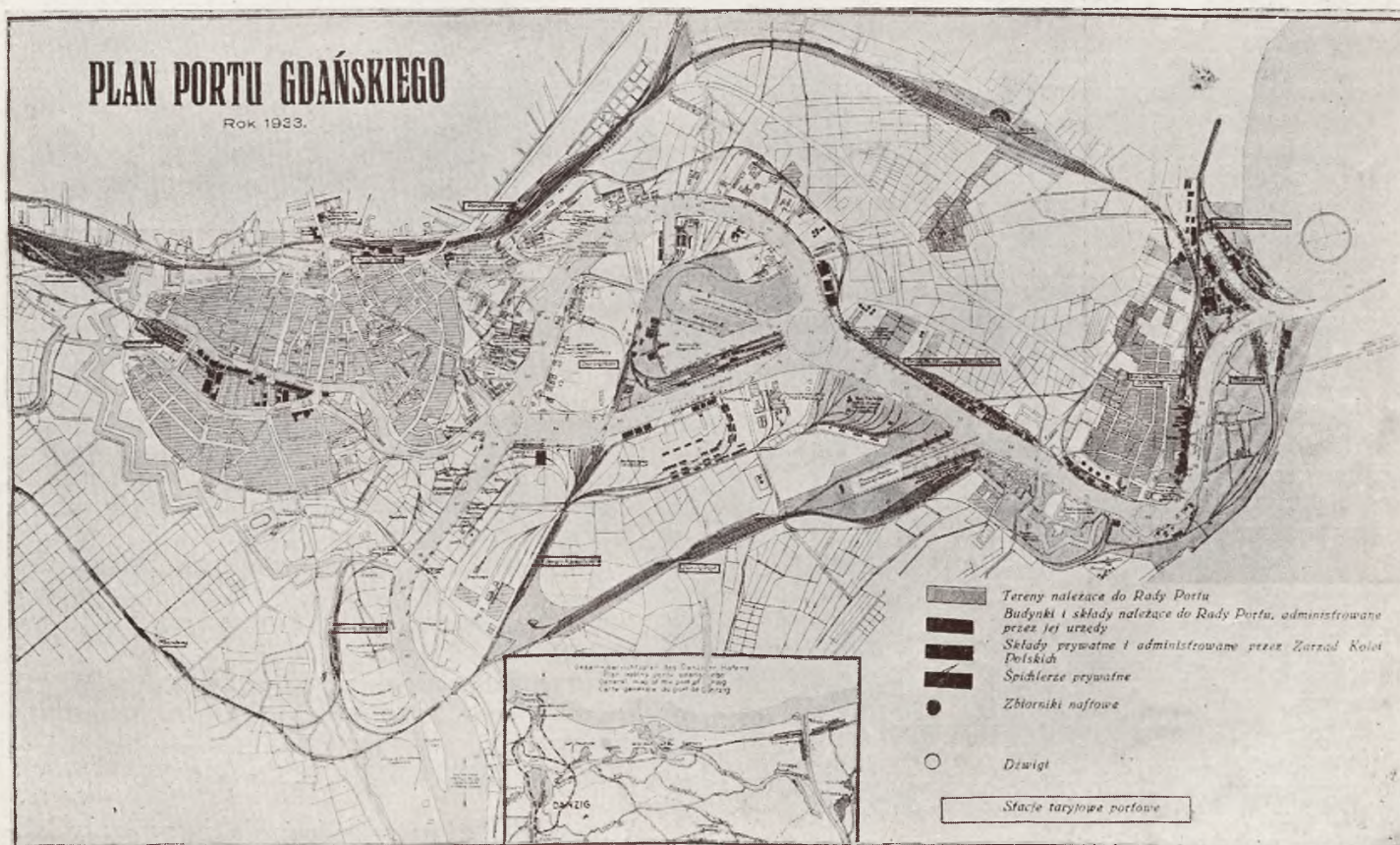
POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO

Rok VI.

Warszawa, wrzesień — październik 1933 r.

Nr. 16.

## PLAN WOLNEGO M. GDAŃSKA I PORTU GDAŃSKIEGO.



Zarząd portu gdańskiego, składający się z przedstawicieli w. m. Gdańska i Rządu Polskiego, coraz bardziej przystosowuje port ten do wymagań życia gospodarczego Polski.



# WSPÓŁPRACA GDYNI I GDAŃSKA

Wizyta przedstawicieli Senatu Gdańskiego złożona naszemu rządowi w Warszawie, położyła kres dotychczasowej polityce w m. Gdańska, który większość spornych kwestji z Polską starał się załatwić nie bezpośrednio z naszym rządem, lecz przez Ligę Narodów.

Nowy Senat w. m. Gdańska postanowił wszelkie sprawy sporne załatwić bezpośrednio z władzami polskimi.

Ten stan rzeczy bardzo przyczynił się do większego ożywienia stosunków gospodarczych między Gdańskiem a Polską i należy go powitać z zadowoleniem i przyklasnąć rozumnej i przewidującej polityce gdańszczan.

Stosunki geograficzne mamy takie, że Gdańsk, bez względu na to, czy to się komu podoba czy nie, jest portem Polski, rozbudowywać, rosnać może tylko jako port Polski.

Przypomnieć się tu godzi kilka cyfr. W roku 1913, ostatnim roku przedwojennym, obrót portu gdańskiego w przywozie i wywozie wynosił 2.171.000 ton ładunków. W roku 1924, a więc po kilku latach współpracy z „zapleczem” polskim i — dodajmy — w okresie, gdy port gdyński jeszcze nie istniał, obrót portu gdańskiego wynosi w przywozie i wywozie 2.374.000 tony ładunków. Analogiczna cyfra dla roku 1928, roku dobrej konjunktury, wynosi 8.358.000 ton, a dla roku ubiegłego 5.467.000 ton.

Obrotu towarowy portu gdyńskiego w r. ubiegłym był niższy, aniżeli Gdańska i wynosił 4.894.000 tony ładunków w przywozie i wywozie. Różnica na korzyść Gdańska była stosunkowo nieznaczna. Rok bieżący daje już przewagę Gdyni — zanotowano tam ładunków w pierwszym półroczu 2.463.000 t., gdy w Gdańsku 2.209.000 ton.

Nie wolno nam odbierać Gdyni tych pozycji, które już osiągnęła, bo to uderzyłoby silnie nie tylko w interesy samego portu gdyńskiego, ale — i to przede wszystkim — w interesy tych wszystkich placówek produkcyjnych i handlowych całego kraju, które, nie bacząc na trudności i olbrzymie nakłady, wspólnym wysiłkiem stworzyły wielki port polski nad Bałtykiem.

Gdynia nie jest tylko zwykłym miejscem przeładunkowym — jest ona wielkim, nieporównanym dzie-

łem zbiorowem całego narodu, dziełem, którego nie można nadwyreżać — nawet dla sprawy tak pożytecznej, jaką jest przyjazne uregulowanie stosunków gospodarczych polsko-gdańskich.

Winniśmy jednak dążyć do skoordynowania pracy obudwu portów polskich dla ekspansji naszego handlu zamorskiego.

Normalny rozwój życia gospodarczego będzie sprzyjał dalszej rozbudowie obydwu naszych portów i to tem więcej, im więcej te porty będą umiały dostosować do potrzeb tego życia gospodarczego Polski, do potrzeb Polski.



*Prof. dr. Ludwik Noé, generalny dyrektor Stoczni Gdańskiej, autorytet w sferze budowy i naprawy handlowych i wojennych okrętów.*

## M I A S T O C I E C H O C I N E K

Miasto Ciechocinek odległe 35 klm. tak od Torunia, jak i Włocławka, leży nad rzeką Wisłą przy odcińku drogi żelaznej Warszawa-Gdynia. Jest drugim z kolei co do ilości mieszkańców miastem w powiecie nieśazawskim województwa warszawskiego.

Posiada, poza obiektami Państwowego Zakładu Zdrojowego i Komisji Zdrojowej: Magistrat, kościół parafjalny, Urząd Poczto-Telegraficzny, Posterunek Policji Państwowej, Komunalną Kasę Oszczędności, Bank Współdzielczy i 7-mio klasową szkołę powiatową.

Historja Ciechocinka sięga pierwszej połowy XIII wieku, gdy znane były już warzelnie soli na Słońsku o czym świadczy ustawa zawarta pomiędzy Konradem I księciem Mazowsza i Kujaw, a Krzyżakami w roku 1235, na mocy której Konrad wypuścił dzierżawę m. Słońska (Słońsk stanowi dziś całość z miastem Ciechocinkiem) Krzyżakom z obowiązkiem dostarczania na dwór książęcy rocznie 25 beczek soli. Pierwsze

łężnie zostały pobudowane w roku 1823 i od tego czasu Ciechocinek zaczyna być znanym jako kuracyjna miejscowość.

Dziś Ciechocinek przedstawia jedną z pierwszych emiścowości kuracyjnych w Państwie tam, gdzie dawniej znajdowały się nie do przebycia bajory, dziś staraniem i kosztami Magistratu położono śliczne drogi - ulice smółcowe, dając tem samem miastu wygląd europejski.

Śliczny, jeden z większych budynków szkolnych w powiecie, wybudowany również kosztem Magistratu, świadczy o dbałości obywateli, by młode pokolenie miało gdzie przygotowywać się na światłych obywateli kraju.

W projekcie jest wybudowanie na rynku w jak najprędszym czasie hal targowych.

Na czele zarządu miasta znajduje się w chwili obecnej burmistrz Mieczysław Czyżewski-lekarz z zawodu.



# ZNACZENIE PORTU GDAŃSKIEGO DLA POLSKI\*)

Chmury polityczne, które co pewien czas przesłaniały widnokrąg stosunków polsko-gdańskich, przyczyniły się do wytworzenia w społeczeństwie polskim niechętnego w niektórych wypadkach ustosunkowania się do portu gdańskiego. Ciężkie skutki kryzysu gospodarczego doprowadziły do dalszego zaostrożenia tej sytuacji. Sądzę jednak, że stabilizacja światowych stosunków gospodarczych i politycznych wywrze korzystny wpływ na stosunki polsko-gdańskie. W szczególności należy się spodziewać, że rozsądne ustosunkowanie się społeczeństwa gdańskiego, oraz niedwuznaczne oświadczenie miarodajnych osobistości zdołały uspokoić te sfery, które może początkowo obawiały się pewnych trudności, czy to osobistych, czy też w dziedzinie handlowej.

Port gdański przez całe ubiegłe dziesięciolecie jaknajbardziej elastycznie przystosowywał się do potrzeb gospodarczych Polski. Odbywało się to nieraz wielkim kosztem, jeżeli chodzi o rozbudowę urządzeń portowych. Pierwszym artykułem masowym eksportu polskiego, który ukazał się w porcie gdańskim, było drzewo. Cyfry eksportowe przekroczyły, poczynając od 1923 r. ilości przedwojenne, co wymagało zwiększenia urządzeń przeładunkowych i składowych. Rada Portu w latach 1923-26 stworzyła dla tego celu szereg nowych placów lądowych i wodnych, co umożliwiło portowi gdańskiemu stanie się w 1927 r. największym światowym portem eksportowym dla drzewa. Drugim przykładem przystosowania na wielką skalę urządzeń portowych do potrzeb życia gospodarczego Polski, jest sprawa eksportu węgla. Eksport ten rozpoczął się w 1925 r. i w ciągu lat następnych wzrastał dużymi skokami. Przeszarżałe przedwojenne urządzenia przeładunkowe portu gdańskiego stwarzały trudne warunki dla eksportu. Rada Portu przystąpiła wówczas, z wielkim nakładem kosztów, do mechanizacji przeładunku w Gdańsku. Najważniejsze części portu zostały wyposażone w wielką ilość dźwigów, a poza to zbudowany został specjalny basen przy Wiśloujściu, posiadający urządzenia przeładunkowe dla węgla, będące ostatnim wyrazem techniki. Analogicznie przedstawiała się sprawa z instalacjami dla importu surowców przemysłu hutniczego i chemicznego, z rezerwoarami, składami, dla drobnicy i innymi urządzeniami portowymi. Dzisiaj port gdański pod tym względem stoi w szeregu najlepiej rozbudowanych portów europejskich.

Rozbudowa portu była oczywiście dużym ciężarem dla budżetu Rady Portu. Z chwila jednak kiedy ciężkie czasy zmusiły eksportera polskiego do liczenia się z każdym groszem w swojej kalkulacji przewozowej, Rada Portu bez wahania przystąpiła do systematycznej obniżki kosztów portowych. W wyniku tego przeciętne obciążenie jednej tony, przeładowywanej w porcie gdańskim, opłatami Rady Portu, spadło z 120 zł. w 1924 r. na 0.52 zł. w 1933 r. Za przykładem Rady Portu poszły również prywatne firmy, uskuteczniające przeładunek. Tutaj również stawki zostały obniżone w sposób niezmiernie daleko idący. Tak np. ogólny koszt przeładunku klasycznego artykułu eksportowego drzewa, spadł z 16 — sh. w 1924 r. na 7 — sh. w 1933 (w złocie) za standart. Stwier-

dzamy więc i w tej dziedzinie rozwój stosunków pomysłny dla interesanta polskiego.

Pod względem językowym współpraca z portem gdańskim nie sprawia najmniejszych trudności interesantowi polskiemu, ponieważ Rada Portu zatrudnia cały szereg urzędników Polaków, zajmujących rozmaite stanowiska. Korespondować więc można z Radą Portu i jej urzędami w języku polskim narówni z niemieckim i francuskim. Dla ułatwienia orientacji interesantów Rada Portu wydaje rokrocznie broszury informacyjne w języku polskim. Wydawane są również komunikaty, podające daty nadejścia i odjazdu okrętów. Wreszcie, dla ułatwienia kontaktu bezpośredniego bez potrzeby przyjazdu do Gdańska, Rada Portu posiada swoje przedstawicielstwo w Warszawie.

Spodziewam się, że uwagi powyższe znajdą zrozumienie w jaknajstarszych warstwach społeczeństwa polskiego. Bliska współpraca Polski z portem gdańskim leży niewątpliwie w interesie stron obydwu, a Rada Portu w Gdańsku w zarządzeniach swoich będzie tak, jak dotychczas kierować się ideą stworzenia dla tej współpracy jaknajlepszych warunków.

C. Benziger, Prezydent Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.



\*) Artykuł ten był drukowany również w jednodniówce „Święto Mosza” 1933 r.



# DALSZY REKORDOWY ROZWÓJ PORTU GDYNI

Dotychczas rozkwit portów polskich był w znacznym stopniu hamowany brakiem dostatecznym linii komunikacyjnych. Z chwilą ukończenia budowy magistrali G. Śląsk — Gdynia obrót towarowy w portach naszych począł się znacznie zwiększać i wzrost ten w dalszym ciągu trwa.

## REKORDY.

Miesiąc lipiec r. b. był miesiącem rekordów dla obrotu towarowego Gdyni.

Ogólne obroty towarowe w lipcu r. b. w porcie gdyńskim wynosiły 608,804 ton, czyli o przeszło 60 tys. ton od dotychczasowego największego obrotu w Gdyni, jaki miał miejsce w październiku 1931 r. (547,002 tonn).

Dnia 18 lipca 1933 r. przeładowano w porcie Gdyńskim 30,202 t. różnych towarów, zatem o 3 tysiące ton więcej, niż to stanowił ostatni rekord z dnia 6 maja b. r. (27,340 t.). W ciągu tygodnia od 17 do 23 lipca liczba przeładunków osiągnęła liczbę 158.156 t., co w porównaniu z ostatnim rekordem przeładunków tygodniowych (24 — 30 października 1932 r. — 142,030 t.) stanowi wynik wyższy o przeszło 16 tysięcy ton.

W I-ym półroczu r. b. nasz łączny towarowy obrót zamorski przez Gdynię i Gdańsk wzrósł do 73 proc. ilościowo a do 52 proc. wartościowo całego naszego obrotu handlowego z zagranicą.

*Magazyny zbudowane nawyrost już są zaciasne.*

Gdynia domaga się dalszej budowy magazynów, nabrzeży, dźwigów, arterji komunikacyjnych.

Już wszyskie magazyny portowe Gdyni są zatrudnione całkowicie. Już jest ciasno.

A co będzie w najbliższym czasie, kiedy w rzeczywistości pocnie kupiectwo korzystać z wolnej strefy portowej i rozpocznie się na dobre ruch tranzytowy z Czechosłowacji, Węgier i t. p.?

O Chłodni portowej, wzbudowanej w pierwszym swym etapie kosztem 11 milj. zł. przez Bank Rolny, mówiono, że jest na wyrost, że jest zbyt obszerna w stosunku do potrzeb, o większości magazynów portowych. Ta sama opinia krążyła wśród pesymistów.

I co się okazuje obecnie?

Że skutkiem wielkiego obrotu towarowego, robotniczy pracują na trz. zmian. t. j. okrągłe 24 godzin, jak w żadnym porcie świata.

Już brak się dało odczuwać magazynów. W chłodni zachodzi potrzeba nadbudowania dwóch dalszych jej pięter w niespełna 3 lata po jej uruchomieniu.

## OBRÓT PORTOWY

Dzięki rozbudowie urządzeń przeładunkowych i magazynów coraz bardziej staje różnorodny obrót towarowy Gdyni i coraz większą staje się jego przeciętna wartość. Średnia wartość 1-ej tony w ogólnym naszym imporcie morskim w r. b. wynosi 394 zł., w imporcie tylko przez Gdynię 437 zł.

Gdynia jest nadewszystko portem eksportowym. Dla scharakteryzowania wywozu przez Gdynię podajemy zestawienie najważniejszych pozycji z r. b. i z roku ubiegłego (w tonnach).

	I półrocze 1933	I półrocze 1932
Ogółem;	2 260 704	2 058 960
Produkty spożywcze	95.563	158 18
w tem;		
żyto	—	1.628
ryż wyłuszczone	657	3.975
mąka ryżowa	1.581	3.193
ziemniaki	455	5.490
kakao	720	84
cukier	52.058	59.752
spirytus	894	45
sól kuchenna	1.682	3.928
bekony	21 800	25.515
wędliny	2.358	4.645
jaja	4.694	1.130
makuchy	7.104	425
melas	1.212	7.400
Produkty zwierzęce	1.286	54
Materiały i wyr. drzewne	105.550	2.999
Materiały budowlane i wyr. ceramiczne	327	57
Paliwa, asfalt, smoły i ich produkty	2.013.060	1.890.818
w tem;		
węgiel eksportowy	1.914.547	1.812.612
węgiel bunkrowy	82.994	72.476
koks	12.021	4.910
materiały pędne	3.300	—
Materiały i przetwory chemiczne	12.187	24.529
w tem;		
sól potasowa	2.500	4.502
nawozy azotowe	6.926	12.931
saletra	1.070	6.326
soda	529	—
Rudy i wyroby z metalu w tem:	24 804	16.465
szyny kolejowe	17 764	8.900
cynk	5.242	6.120
Papiery, wyr. z papieru	5.637	5.204
Materiały i wyr. włókniste	1.162	354
Różne	76	89

W 1-ym półroczu r. b. weszło do Gdyni 1970 statków o pojemności 1484 t. gdy w 1-ym półroczu 1932 r. tylko 1497 statków o pojemności 1208 art.

## P A Ń S T W O W Y B A N K R O L N Y

Bilans Państwowego Banku Rolnego na dzień 1 sierpnia r. b. w porównaniu z bilansem na dzień 1 stycznia r. b. i 1 lipca r. b. wykazuje następujące zmiany;

Po stronie aktywów; pożyczki krótko i średnioterminowe zwiększyły się w porównaniu z dniem 1.I. r. b. o 9,3 milj. zł. do kwoty 219,8 milj. zł.

W dziale kredytu długoterminowego w listach zastawnych i obligacjach melioracyjnych nastąpiło zmniejszenie sumy kredytów o około 50 milj. zł. do 284,8 milj. zł., a to na skutek zamiany 48,8 milj. zł. pożyczek w listach zastawnych na pożyczki z funduszy rządowych, administrowanych przez

Bank oraz dzięki spłatom dokonanych przez dłużników z tytułu kredytów w listach zastawnych Państwowego Banku Rolnego.

Pożyczki z funduszy rządowych, administrowanych przez Bank wzrosły z 423,7 milj. zł. w dniu 1.I. r. b. o 74,1 milj. zł. na dzień 1.VII. r. b. oraz o 1,5 milj. zł. w lipcu r. b. do łącznej kwoty 499,3 milj. zł. W powyższej pozycji mieści się m. in. wspomniana wyżej zamiana pożyczek w listach zastawnych na pożyczki z Funduszu Obrotowego Reformy Rolnej.

Po stronie pasywów; wkłady i r-ki czekowe wzrosły w ciągu pierwszego półrocza

o 6,6 milj. zł., a w miesiącu lipcu o 0,8 milj. zł. do kwoty 67,6 milj. zł.

Redyskonto w Banku Polskim wzrosło od początku roku o 17,3 milj. zł. do kwoty 124,2 milj. zł.

Stan emisji listów zastawnych i obligacji melioracyjnych Państwowego Banku Rolnego zmniejszył się w I półroczu o 50,3 milj. zł., nie wykazując w ciągu lipca znaczniejszych zmian i wynosi 293,7 milj. zł.

Stan dotacji skarbowych na fundusze administrowane wzrósł w I półroczu o 68,5 milj. zł. w lipcu o dalsze 1,5 milj. zł. do kwoty 508,6 milj. zł.



# OKRĘTOWE LINJE REGULARNE PORTU GDYŃSKIEGO

Poniżej podajemy wykaz linii regularnych portu gdyńskiego wraz z wyszczególnieniem przewożonych przez nie ładunków:

1. — Gdynia — Gdańsk — Talin —Helsingfors— Wyborg. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Żegluga Polska, Finska, Angfartygs A. B. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: celuloza, papier, złom, ryby świeże i mrożone, szkło i wyroby, wyr. ceramiczne, wyr. gumowe i t. p. Wywóz: cukier, ryż, bekony, makuchy, cynk, blacha cynkowa, wyr. żelazne, farby, klepki, wyr. drewniane, manufaktura, bawełna i t. p.

2. — Gdynia — Gdańsk — Kłajpeda — Kalmar Karlskrona. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Sjöfartslinjen Sverige Polen. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: maszyny, wyr. żelazne, wyr. gumowe, wyr. szklane i t. p. Wywóz: ryż, cynk, nawozy sztuczne, wyroby żelazne, manufaktura, jelita i t. p.

3. — Gdynia — Gdańsk — Sztokholm. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: Nyman i Schulz. Ruch: towarowy. Przywóz: drobnica. Wywóz: ryż, cukier, mąka pastewna, wyr. żelazne, klepki i t. p.

4. — Gdynia — Gdańsk — porty bałtyckie — porty Szwecji. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Ruch: towarowy. Przywóz: tran, maszyny, wyr. żelazne. Wywóz: wyr. żelazne, mąka ryżowa, cukier, ryż i t. p.

5. — Gdynia — Gdańsk — Göteborg — Stavanger — Bergen — Trondheim. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Bergenske Stavangerske Osterjöl原因. Ruch: towarowy. Przywóz: drobnica. Wywóz: art. kanalizacyjne, klepki, cukier, wyr. żelazne, przetwory chemiczne i t. p.

6. — Gdynia — Gdańsk — Oslo — Moss — Kambo — Drammen. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Fred Olsen i Co. Ruch: towarowy. Przywóz: drobnica, tran, kamienie. Wywóz: cukier, celuloza, art. kanalizacyjne, wyr. żelazne, cynk, blacha cynkowa, farby i t. p.

7. — Gdynia — Hamburg. Komunikacja: raz na 10 dni. Armatorzy: Bat'a S. A. Ruch: towarowy. Przywóz: skóry, kauczuk, wyr. skórzane i t. p. Wywóz: drobnica, cynk, manufaktura i t. p.

8. — Gdynia — Gdańsk — Hamburg. Komuni-

kacja: 2 razy na tydzień. Armatorzy: Ernst Russ, Sartor i Berger, Johannes Ick, Mathies Reederei A. G. Ruch: towarowy. Przywóz: skóry, juta, bawełna, wełna, owoce świeże i suszone, kauczuk, garbniki, tytoń, jelita, oleje, maszyny i t. p. Wywóz: ryż, mąka samochody iczęści i t. p. Wywóz: ryż, manufaktura, cynk i t. p.

9. — Gdynia — Gdańsk — Brema — Ryga. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Neptun Linie. Ruch: towarowy. Przywóz: wełna, bawełna, skóry, garbniki, maszyny, samochody, nasiona oleiste, miedź, juta i t. p. Wywóz: drobnica.

10. — Gdynia — Gdańsk — Kopenhaga. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Det Forende Dampskibs Selskabet. Ruch towarowy. Przywóz: artykuły kolonialne, tłuszcze i oleje, owoce połudn. świeże, juta, bawełna, wełna, worki, skóry, maszyny, msaochody i części i t. p. Wywóz: ryż, manufaktura, owoce, klepki i t. p.

11. — Gdynia — Gdańsk — Kopenhaga — porty Francji. Komunikacja: raz na 10 dni. Armatorzy: Det Forende Dampskibs Selskabet. Ruch: towarowy. Przywóz: wino, art. kolonj., owoce połudn., świeże, żywica, wełna, skóry, garbniki, tłuszcze i oleje, tytoń, jelita, materj. elektr. i t. p. Wywóz drobnica.

12. — Gdynia — Gdańsk — Kopenhaga — Amsterdam. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. Ruch: towarowy. Przywóz: art. kolonialne, nasiona oleiste, owoce świeże, suszone, cebula, wełna, samochody, tłuszcze roślinne, skóry, konserwy, farby, nawozy sztuczne i t. p. Wywóz: farby, spirytus, manufaktura, cynk, warzywa, klepki, meble i t. p.

13. — Gdynia — Gdańsk — Rotterdam — Antwerpja. Komunikacja: 2 razy na tydzień. Armatorzy: Norddeutscher Lloyd, Roland Linie, Neptun Linie. Ruch: towarowy. Przywóz: art. kolonialne, wino, owoce świeże i suszone, konserwy, skóry, wełna, garbniki, nawozy sztuczne, przetwory chemiczne, tłuszcze techniczne, szkło, papier i t. p. Wywóz: spirytusu, manufaktury, cynku, desek i t. p.



Tak wyglądało miejsce targu w Gdyni w r. 1913. Ilustrację tę uzyskaliśmy od Kaszubki, gorliwej patrijotki polskiej, panny Agnieszki Grubbówny.

## F. EBERHARDT SP. Z OGR. POR. BYDGOSZCZ.

Przedsiębiorstwo założone już w roku 1847 i obszar fabryczny tegoż wynosi 12.500 m<sup>2</sup>. Jest ono zatem nie tylko najdłużej w Bydgoszczy istniejącą fabryką maszyn, lecz zarazem jedno z największych przedsiębiorstw tej branży w województwie Poznańskiem i na Pomorzu. W roku 1920 przekształcono je na spółkę z ograniczoną poręką, której udziałowcy są wszyscy polskimi obywatelami.

O wszechstronnym programie fabrykacyjnym przedsiębiorstwa informuje w Nr. 15 „Fl. Pol.” ogłoszenie. Szczególnie należy nadmienić, że liczne, najnowszych typów maszyny, jak i załoga, składająca się z długoletnich-specjalistów pozwala fabryce dostarczać roboty tanie i solidne, wobec czego i Magistrat miasta Gdyni udzielił fabryce niejednokrotnie zamówienia. Pomimo trudności obecnych czasów fabryka zatrudnia jeszcze blisko 100 robotników i urzędników.



14. — Gdynia — Gdańsk — Antwerpja — Rotterdam. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Żegluga Polska. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: art. kolonialne, śledzie solone, nasiona oleiste, owoce świeże i suszone, skóry, wełna, bawełna, juta, tytoń, miedź, wyr. żelazne i t. p. Wywóz: cynk, cebula, konfekcja, farby, klepki, meble, karbid, bekony, wędliny i t. p.

15. — Gdynia — Gdańsk — Antwerpja. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Żegluga Polska. Ruch: towarowy. Przywóz: tomasyna, juta, bawełna, ryż i t. p. Wywóz: drzewo, zboże, cynk, karbid, manufaktura, klepki i t. p.

16. — Gdynia — Leith — Grangemouth (Szko-cja). Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Currie Line (The Leith Hull i Hamburg Steam Packet Co). Przywóz: wełna, kauczuk, przędza, maszyny i t. p. Wywóz: bekony, jaja, szynki, masło i t. p.

17. — Gdynia — Londyn — Gdańsk. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: wełna, bawełna, przędza, szmaty, kauczuk, miedź, herbata, maszyny, wyroby żelazne, farby i t. p. Wywóz: bekony, szynki, jaja, masło, drób, manufaktura, drzewo, cynk i t. p.

18. — Gdynia — Londyn — Gdańsk. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: wełna, bawełna, przędza, szmaty, kauczuk, miedź, herbata, maszyny, żelazne, farby, tłuszcze mineralne i roślinne i t. p. Wywóz: bekony, szynki, jaja, masło, drób, ryż, mąka, manufaktura, drzewo tarte, warzywa, wyroby gumowe, cynk i t. p.

19. — Gdynia — Hull — Gdańsk. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: wełna, bawełna, przędza, maszyny, wyr. żelazne i t. p. Wywóz: bekony, szynki, jaja, cynk, manufaktura, ryż, drzewo, wyr. gumowe i t. p.

20. — Gdynia — Gdańsk — Hiszpanja — Portugalja — Marokko. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei. Ruch: towarowy. Przywóz: owoce świeże, tytoń i t. p. Wywóz: drobnica.

21. — Gdynia — morze Śródziemne. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Svenska Lloyd A. B. Ruch: towarowy. Przywóz: owoce świeże, wino, żywica, oliwa, przetw. chemiczne i t. p. Wywóz: drobnica.

22. — Gdynia — Gdańsk — morze Śródziemne. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Det Forende D/S. Ruch: towarowy. Przywóz: owoce świeże, orzechy, wino, żywica, oliwa, przetwory chemiczne, tłuszcze i t. p. Wywóz: drobnica.

23. Gdynia — Gdańsk — morze Śródziemne. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: Robert Slobmanji - Hamburg - Mittelmeerlinie. Ruch: towarowy. Przywóz: owoce świeże, wino, żywica, oliwa, przetwory chemiczne i t. p. Wywóz: drobnica.

24. — Gdynia — Sycylja. Komunikacja: raz na 10 dni. Armatorzy: J. Lauritzen. Ruch: towarowy. Przywóz: owoce świeże, orzechy, wino, żywica, oliwa,

przetwory chemiczne, tłuszcze. Wywóz: drobnica.

25. — Gdynia — porty Lewantu. Komunikacja: raz na 10 dni. Armatorzy: Svenska Orient Linjen. Ruch: towarowy. Przywóz: bawełna, owoce świeże, cebula, tytoń, nasiona oleiste i t. p. Wywóz: cukier, ryż, drzewo tarte, klepki, papier, celuloza, manufaktura, farby, wyr. ceramiczne, książki i t. p.

26. — Gdynia — porty Południowo-Zachodniej Afryki. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: Rederiaktiebolaget Transatlantic. Ruch: towarowy. Przywóz: nasiona oleiste, ziarnka kakaowe, drzewo egzotyczne i t. p. Wywóz: deski, wyr. żelazne i t. p.

27. — Gdynia — Kopenhaga — New York — Halifax. Komunikacja: raz na dwa tygodnie (latem), raz na miesiąc (zimę). Armatorzy: Polskie Transatlantyczne Tow. Okrętowe (Linja Gdynia — Ameryka). Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: owoce świeże i suszone, maszyny, skóry, wyr. gumowe, samochody, tłuszcze i oleje i t. p. Wywóz: drobnica.

28. — Gdynia — New - York. Komunikacja: raz na dwa tygodnie. Armatorzy: American Scantic Line. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: owoce świeże i suszone, maszyny, samochody, wyr. gumowe, kakao, oleje i tłuszcze techniczne, wyr. żelazne, chemikalia, bawełna, miedź, skóry i t. p. Wywóz: celuloza, manufaktura, szmaty, grzyby suszone, książki, farby, drzewo tarte, meble, wyr. koszykarskie i t. p.

29. — Gdynia — porty Golfu Meksykańskiego. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: W. Wilhelmsen, Svenska Amerika Mexiko Linjen. Ruch: towarowy. Przywóz: bawełna, tytoń, fosforyty, żywica, farba i t. p.

30. — Gdynia — porty Golfu Meksykańskiego. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Waterman Steamship Corp. Ruch: towarowy. Przywóz: bawełna, tytoń, fosforyty i t. p.

31. — Gdynia — Gdańsk — Brazylja — Argentyna. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: Filand Sydamerika Linjen. Ruch: towarowy. Przywóz: nasiona oleiste, wełna, garbniki, skóry, tłuszcze zwierzęce, kakao, drzewo i t. p.

32. — Gdynia — Brazylja — Argentyna. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: Johnson Line. Ruch: towarowy. Przywóz: nasiona oleiste, wełna, garbniki, skóry, tłuszcze zwierzęce, kakao i t. p.

33. — Gdynia — Australja. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: W. Wilhelmsen'a — The Norwegian Afrika i Australia Line. Ruch: towarowy. Przywóz: bawełna, wełna, drzewo egzotyczne i t. p.

34. — Gdynia — Ryga — Tallin. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Det Forende Damskibs-Seeskab A/B. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: celuloza, papier, złom, wyr. ceramiczne, wyr. gumowe i t. p. Wywóz: cukier, ryż, bekony, makuchy, cynk, blachy, farby, klepki i t. p.

35. — Gdynia — Szczecin. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: R. Ch. Gribce-Stettin. Ruch: towarowy. Przywóz: drobnica.

36. — Gdynia — Rotterdam. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: H. Müller Co V. N. (Banana Line) Rotterdam. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: banany. Wywóz: drobnica.



# Z Ż Y C I A G D Y N I



JAN GRUBBA.

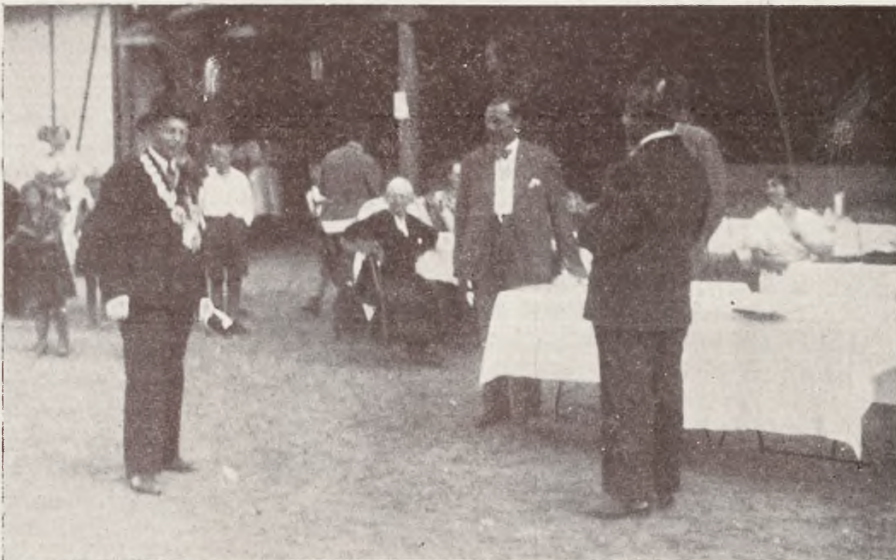
P. Jan Grubba ur. w r. 1891 w Gdyni należy do jednej z najstarszych rodzin, osiadłych na ziemi Kaszubskiej. Studja rolnicze ukończył w Zoppotach, od 1925 do 1928 r. był radnym Rady Miejskiej w Gdyni, potem członkiem Kolegium w Magistracie. Za wydatną swoją pracę otrzymał podziękowanie od b. Komisarza Gdyni obecnie wice-wojewody w Krakowie, p. Mieczysława Bilka.

Obecnie p. Jan Grubba jako obywatel ziemski i właściciel jednej z większych kamienic w Gdyni pracuje nadal na polu społecznym dla rozwoju ojczyznanego miasta i jest gorącym propagatorem idei morskiej.

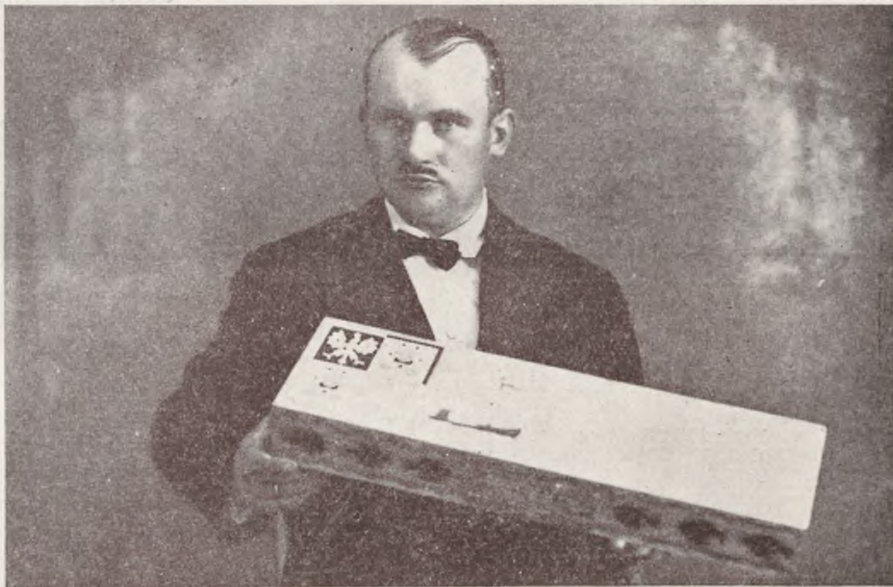


ANTONI JAWOROWICZ.

Antoni Jaworowicz, znany działacz społeczny i patriota, właściciel domu przy ulicy Starowiejskiej w Gdyni — obywatel polski, przebywał w Ameryce około 20 lat. Z chwilą powstania państwa polskiego wrócił do Polski i kapitały swoje ulokował w nieruchomościach w Gdyni.



9 i 10 lipca odbyło się doroczne Królewskie strzelanie o tytuł „Króla Kurkowego” w Gdyni w gronie miejscowego Kurkowego Bractwa Strzeleckiego i w obecności Pana Kom. Rządu. Królem Kurkowym został znany przemysłowiec m. Gdyni p. Józef Jereczek. Pan komisarz wręcza królowi puchar.



P. Józef Konkel, właściciel firmy „Polska Ryba”, wręczył p. prezydentowi Rzeczypospolitej, podczas jego pobytu w Gdyni, ozdobną szkatułę z węgorzami i adres holdowniczy.

PIOTR TRZESNIAK.

Popularny właściciel jedynej w Polsce fabryki wyrobów bursztynowych i obróbki muszli w Gdyni, wyłączny dzierżawca na prawo zbierania i skupywania bursztynów na całej przestrzeni polskiego pobraża morskiego Bałtyku, na mocy umowy zawartej z urzędem morskim, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa. Fabrykę swoją p. Trześniak posiada przy szosie gdańskiej. Często go odwiedzają turyści, pragnący ujrzeć owe baśniowe cuda, bursztyn nadbałtycki, który dawniej był droższy od złota, i po który tu w starożytności przyjeżdżały narody z nad morza Śródziemnego.





# Walka na oceanie i w przestworzu Bielboga z Kościejem

*Fragment ze słowiańskiego poematu o wszechświecie*

## BITWA NA OCEANIE.

Ocean nadirów czarnomodry ryczy,  
Ryczy ocean przytłumiony, głuchy  
Rykiem lwów gldnych, trzymany na smyczy,  
Rykiem potworów, zakutych w łańcuchy.

Fale ścigają się, jak wieloryby,  
Stada zjuszzone, orzące przestrzenie  
W brzozy przepastne i w podniebne skiby,  
W podniebne skiby, lśniąco pian grzebieniem.

Wiedz, Światowicie, Kościej swe okręty  
Przeciwko Tobie prowadzi na bitwę.  
Już policzone są jego i dni twe.

Jednego z was dwóch pochłona odmetry.

Już twe korwety, barki zatopiono,  
Wiozące złoto, jantar w jasnogrody.

Próżno wołają żeglarze o pomoc,  
Głuszy lamenty ryk spienionej wody.

Brat pragnie zdobyć dół nadirów chytrze.

Jeśli w nadirach tych sam nie utonie,  
Wrychle przemocą Cię ze światów wyprze  
Gdzie poza wszechświat, przekreśli i koniec.

Działa grzmia, leca kule, żagwne główne.  
Raz wraz wybucha gdzieś straszliwa mina.  
I wielki korab, świecąca warownia  
Tonąc i gasnąc we falach pocyna.

Światowit wiedzie swą flotę na bitwę  
Przez fał kurhany, ugrzechy i grędy.

Na skrzydłach żagłów, jakoby rybitwy.  
Lecą okrętów dwójrzędy, czwórreżdy...

Odział się dymem zastonowym Kościej,  
Sam w Światowita uderza flotyle,  
Szkwał, ogień, jęki walka wśród ciemności,  
Aż milknie wszystko w głuchej wod mogile.

Hej, na mogile pogrzebowa stypa.

Uczują fale nagie, hulające,  
I wieść roznoszą w ciemnych mór bezkońce:  
Kościej z nadirów Światowita wyparł.

## BITWA W ŚRÓDGWIEZDZIU.

O perspektywy wy wśródplanetarne,  
Przezyste, widne na mil kwadryliony...  
Gwiezdne przestworza, słoneczne a czarne,  
Niby aksamit w perły umajony.

O gwiazd elipsy, spirale, gwiazd sznury...

O wy pierścienie barwne, saturniczne,

Wy nad globami otocza księżyczne,

O śpiewających gwiazd koloratury...

Śród tej przebarwnej nad nadirem kraszy,  
Wośród perspektyw tych rozległych Kościej  
Po mgłach, mgławicach, rozrzuca fugasy,  
Śród gwiazdozbiorów długie mosty mości.

Wojska przesyła od znaku do znaku  
W słonecznych domów dwanaście zodiaku,  
Czyni zasieki, zaporowe, forty,

Tu działa skrył, tam szturmowe kohorty.  
Na czerni nieba pszcza się skry i błyski.

Ciagną po równoleżnikach niebiosów  
Długie tabory, dalekie, bezgłose,

Wiozą na fronty wojska i pociski.

Wcielił Moruna się w Kościeja postać,  
Na półsklepieniu niebios południowem,

Węzły utwierdza główne oporowe.

Bielbóg z drużyną na zenitach został.

Wojska łączności zdaleka sygnały

Podają sobie wyrzucaniem rakiet.

Błysnęły pierwsze wulkanne wystrzały

Z linii, ciągnących się ponad zodiakiem,

Jakieś wśródgwiezdne wipy olbrzymie

W zenit miotają bolidami z mocą,

Kształty wip giną w wichrze i dymie.

Głuche tarany beluard horgocą.

Szybkie wystrzały koszą tan okrutnie.

Pędzi baterja znów na stanowiska.

Z rowów strzeleckich biegnie wojsko putne,

I w tyraljery luźne się rozpryska.

Gdybyż wam widzieć te szeregi rzędne

Wojsk przerozlicznych na mil, mil tysiące.

Gdybyż konnice widzieć szarżujące,

Walczących grozę, zachwyty obłędne...

Gdybyż wam widzieć w owych perspektywach,

Jako zachodzą piechotnych koliska,

Jako wódz wodza do walki wyzywa,

Jak rzędem kłonią ku sobie kopiska...

Przeciwnikiem odparto ataki.

Kościej je wznawia po wielokroć razy.

Ognia huragan, deszcz miedzi, żelaza,

Pada wciąż gęsty, straszny a jednaki.

Krzyżują białe promienie w otchłani,

Łamią wśród dymu kłębnym pióropuszy.

Widać w promieniach, jak sypią się ranni,

Zabici w nadir, rzekłbyś, że śnieg pruszy.

Kościej zuchwały osacza zenity.

Próżno się broni Światowit uparty.

Miecze złamane, roztrzaskane szczyty.

Więc na broń białą wiodą bój zażarty.

Szyszak rozbito w pół Światowitowi.

Duchy przybrały cielesne postaci,

Pokąd z Bielbogiem są walczyć gotowi,

Pokąd się ludzki rodzaj nie wytraci.

Jest niedaleko żarnicy polarnej

Gwiazdozbiór, zwany Małą Niedźwiedzią.

Niedźwiedź u Słowian jest czczon i ofiarne

Jadło mu noszą w las podczas śnieżycy.

Postać niedźwiedzia wykl przybierać było

Światybor — ów bóg zwierząt i puszczy.

W Niedźwiedzia wciela się Perun-Jaryło,

Gdy błysnie wiosną pierwszy raz w chmur tłuszczy.

Stąd też słowiańskie byliny i glossy

Wniosły Niedźwiedzia imię na niebiosy.

W tej Niedźwiedzicy gwiazdozbiórze właśnie

Bielbóg w Peruna się wcieli i trzaśnie

Jasnym piorunem po osi wszechświata.

Piorun rozerwie wrażeń wojsk zawieję,

Olśni, oślepi, napoły rozplata,

Derzy w nadiry, wprost w terem Kościeja.

Co rok po zimie tak piorun zwiesnowy,

Ów Perun-dziecko po raz pierwszy grotem

We chmur olbrzymów uderza i głowy

Ich kołtuniaste wali w dół z horgotem

I jak wezwanie dla ludów, dla Sławi:

Bywaj na pomoc! Tu kieruj brzeszczoty!

Na tle olbrzymów uchodzących stawi

Tęczę? Nie. Łuk swój, malowane wrota.

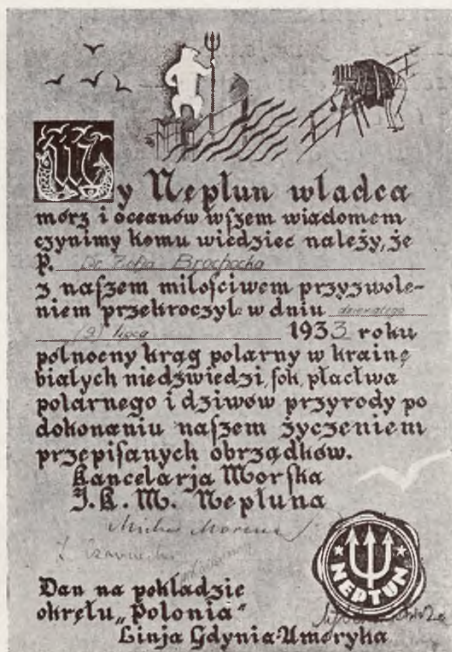


# WYCIECZKI DALEKOMORSKIE NA STATKACH POLSKICH

## WRAŻENIA Z WYCIECZKI NA FIORDY NORWESKIE



Redaktor „Floty Polskiej”, czyni wywiad z dr. Zofją Brochocką



Dyplom, pasujący uczestnika wycieczki na „wilka morskiego”, względnie wilczyce stwierdzeniem przekroczenia kręgu polarnego. Dyplomy te nadają sobie sami turyści za pomocą wybranego w tym celu komitetu.

Bawiąca na lotnisku u p. Tadeusza K. pod Mławą siostra jego bratowej doktor filozofii Zofja Brochocka udzieliła nam wywiadu na temat swych wrażeń z wycieczki do Nordkapu, jaką odbyła na s.s. „Polonia” podczas ostatniego lata.

— Dnia 3 lipca wyruszyliśmy z Gdyni w kierunku Kopenhagi — mówi dr. filoz. i prf. uniwersyteckiego w jednej osobie. W Kopenhadze (800.000 ludności) nadewszystko zastanawia warszawianina spokój przechodniów, nikt się nie śpieszy, mnóstwo rowerzystów, główne arterie komunikacyjne, promenada na Langelinie mają pięć torów: dla rowerów, pojazdów, jazdy konnej, dla pieszych i ruchu tramwajowego.

Za Kopenhagą ujrzeliśmy delfiny na rolingach morza, i jeszcze więcej mew za rufą „Polonii”...

— A słońce? — przerywamy.

— Słońce coraz później zaczęło zachodzić i wcześniej wschodzić. Dziwnego doznałam uczucia, kiedy poza Danją słońce zaszło o 9-ej, pod Bergen po 10-ej. I kiedy za Svantisen, za Holandsfiordem przekroczyliśmy krąg polarny i słońce od dn. 9 do 14 lipca naszej podróży stałe było na widnokręgu. Był to niejako pięciodniowy prawie nie przerywany ciemnościami nocy dzień. Słońce to nieco podnosiło się na widnokręgu to zniżało. Nie pozwalało ujawnić się gwiazdom na niebie i wydobywało z płani wodnej wśród fiordów przedziwną grę barw.

— Co było najciekawszego we fiordach?

Dotychczas fiordy wyobrażałam sobie jako zatoki z wieloma rozgałęzieniami o bardzo uroczych brzegach. Tymczasem to, co ujrzałam we fiordach niepomniernie wyrosło ponad dotychczasowe moje pojęcie. Największy polski okręt „Polonia” małym światem wydawał obok stromych, na kilometr wysokich ścian skalistych, w archipelagu tych wysp strzelistych dzikich, niby krzesanice tatrzańskie. Ryk okrętowej



Mieszkańcy północnej Norwegji, we swoich strojach narodowych sprzedają turystom wyroby z kości reniferów i wyroby ze skóry.





*Głos syreny okrętowej wśród stromych skalistych ścian fiordów rozlega się hucznym echem.*



*Reny przepływające przez zatokę między fiordami.*



*Piękny spiżowy posąg rybaka na wybrzeżu norweskim w Kopenhadze*

syreny wielokrotnem i hucznym echem odzywał się od podniebnych skałub. Wjechaliśmy serpentynową drogą autami na Geirangenfiord, wokoło lody, martwota, na dole kwiaty, owoce i barwi się czerwonymi dachami miasteczko Merok. A lodowce (Svantirsén), a wodospady, zwisające żywą wodą z wysokości kilkuset metrów...

W Tromsø zwiedzałam ciekawe muzeum wielorybnicze. Koroną podróży było ujrzenie samotnego wielkiego cyplu skalnego Nordkapu.

— A jak reagowali na te zjawiska nasi turyści?

— Turystów można podzielić na trzy rodzaje: pierwsi to zachwycający się przyrodą i morzem. Ci przeważnie, wywalczywszy sobie dogodne leżaki, przebywali na dziobie okrętu. Mówiono o nich: „dzióbak dzióbakowi dzioba nie wydziobie”, jako że byli solidarni we swym kulcie dla nordycznej przyrody. Drugi rodzaj to żarłoki. Ci szczególnie lubili przebywać w bufecie. Trzeci — to niewolnicy brydża.

Po przebyciu w ciągu dwóch tygodni 3,799 mil morskich dn. 18 lipca przybyliśmy z powrotem do Gdyni.

#### OKRĘTY WOJENNE.

Widziałem dzisiaj nasze okręty,  
okręty wojenne  
spoglądały w wodne odmęty  
dumne płomienne:  
nasze okręty wojenne.  
Przetarłem dłonią oczy —  
sen to, czy jawa  
ziścił się obraz proroczy:  
morze, ogrom, sława  
nasze okręty wojenne.  
Jak ptaki ze skrzydłem nabrzmiałem,  
jako rycerze pancerni — na straży,  
ażeby żelaznem swem ciałem  
pruć fale, ogniem prażyć...  
Serce rozsadza mi duma,  
żem dożył tej chwili.  
precz troska — kuma,  
precz niedostatek, co chyli  
czoła, gnę do ziemi karki!  
Jam bogacz: nasze okręty wojenne,  
nasze rybackie barki —  
nasze jest morze!

*Mieczysław Guranowski.*

Gdynia, 1933.



# „ŚWIĘTO MORZA” ZA GRANICĄ

Polaków przebywających w innych krajach jest około 10 milionów. Organizowanie się tych Polaków czyni postępy, zwłaszcza, z chwilą powstania Światowego Związku Polaków.

To też wszędzie na globie ziemskim, gdzie są Polacy, „Święto Morza” znalazło swój odzew, było manifestacją wobec świata naszych praw do Pomorza, liczb, dokumentów historycznych i naszego patriotyzmu.

I wszędzie ta manifestacja polska, gdzie się pojawiła wydatnie, zyskała wśród obcych wyrazisty sympatyczny odzew.

Tak było we Francji, w Brazylii i w Stanach Zjednoczonych.

Dla przykładu podajemy rezolucję uchwaloną w Chicago i podpisaną przez kilkadziesiąt organizacji:

„My niżej podpisani prezesi polsko-amerykańskich organizacji w mieście Chicago, Ill., w imieniu wszystkich naszych członków i członkiń, wspólnie zebranych na uroczystym obchodzie „Święta Morza” Polskiego”, w dniu 25-go czerwca 1933 roku, w wielkiej sali Navy Pier, w Chicago, łącząc się z Macierzą w radosnym upamiętnieniu powrotu Polski nad morze, składamy hołd pracy polskiej, dokonanej na odzyskanym wybrzeżu morskiem i stwierdzamy, że nierozzerwalna łączność Pomorza, odwiecznie polskiej prowincji nadmorskiej, z Rzeczypospolitą Polską jest niezbędnym warunkiem wolności gospodarczej i politycznej Państwa Polskiego.

„Ostrzegamy opinię Narodu Amerykańskiego

przed groźnymi skutkami, jakie dla pokoju świata przynieść może niemiecka akcja i propaganda rewizjonistyczno-odwetowa, rozbudzająca w narodzie niemieckim ponowne zamysły zbrodni zaboru cudzych ziem.

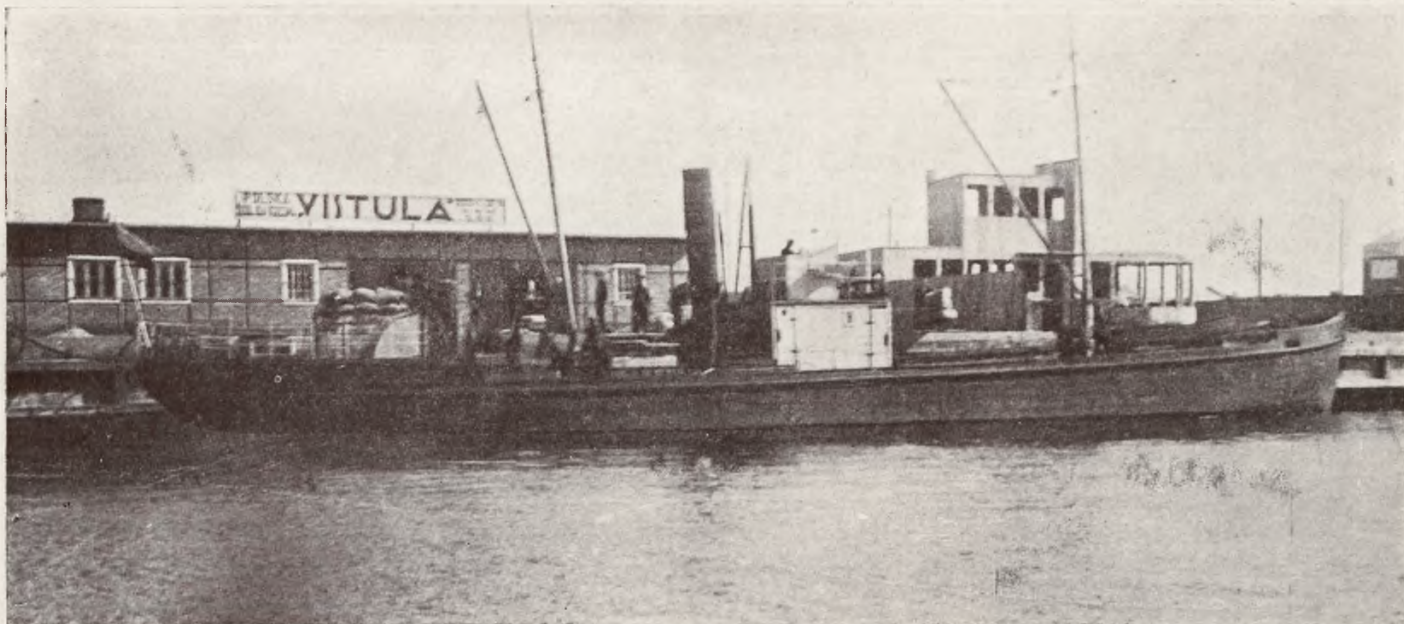
„Oświadczamy, że wszelkie próby zamachu na całość granic Rzeczypospolitej spotkają się ze zdecydowanym odporem całego narodu polskiego i apelujemy do Narodów, miłujących pokój, aby przez swą solidarność i zdecydowaną postawę, nakazały poszanowanie przez wszystkich międzynarodowego prawa, — traktatów, najistotniejszej gwarancji pokoju powszechnego.

„Pragnąc wszędzie i zawsze służyć sprawie Morza Polskiego, niżej podpisani uchwalają stanąć do walki z wrogią a kłamliwą propagandą rewizjonistyczno-odwetową, oraz zasilać fundusz obrony morskiej i fundusz kolonialny”.

Depesze na uroczystość „Święta Morza” w Chicago nadesłali gubernator stanu Illinois, mayor miasta Chicago, który jednocześnie wydelegował na uroczystość pięciu radnych. Generalny Konsul Jugosławii w Chicago dr. Jerzy Kolombatowić rzekł publicznie:

„Jugosłowianie walczyć będą również o polski korytarz, który jest otworem na świat dla wszystkich narodów słowiańskich. Bronić będziemy praw wszystkich słowian, nie tylko Jugosławii. Kwestja rewizji granic może być zdecydowana tylko z bronią w ręku. Jugosławia, Czechosłowacja i Polska braćmi pozostaną”.

## POLSKA ŻEGLUGA RZECZNA „VISTULA” W GDYNI



Urządzenia Polskiej Żeglugi Recznej „Vistula” w Gdyni. „Vistula” w Gdyni posiada swoje biura i magazyny na Molo Rybackim i Nabrzeżu Wilsonowskim (tel. 10-85). Regularna żegluga pośpieszna, towarowo-pasażerska i tow.-holownicza, na całej linii Wisły, tabor żeglugowy 3) parostatków tow.-pasażerskich, 5 parostatków holowniczych, 5000 ton pojemności barek, składy, w Warszawie, Łodzi, Toruniu, Bydgoszczy, Gdyni i Gdańsku. Przyjmowanie do przewozu towaru bezpośrednio z okrętów morskich.

### Piękne białe zęby: Chlorodont

Pasta do zębów  
**najwyższej jakości.**  
Oszczędna w użyciu



# DLACZEGO JEST POTRZEBNA POLSCE MARYNARKA WOJENNA

DROGA DO KOLONJI I DO UDZIAŁU W ŚWIATOWŁADZTWIE.

Państwa świata w ustosunkowaniu ich do władztwa nad globem ziemskim i do korzyści, płynących z tego władztwa, dzielą się na trzy dykasterje: 1) państwa rządzące światem, 2) państwa asystujące tym rządzącym i 3) państwa rządzone.

Państwa rządzące światem to nadewszystko państwa posiadające silną marynarkę wojenną. Tę tajemnicę odstania przed nami historia. Nicością stają się Napoleoncy bez silnej floty wojennej, a naród nie o wiele większy od Polskiego, czterdzieści milionów Anglików panuje nad setkami milionów ludzi i nad terenami 120 razy większymi od ojczyzny Anglików.

Państwa rządzące to państwa posiadające wielkie kolonie, dominja własne i wielką marynarkę handlową.

Państwa asystujące rządzącym to państwa w rodzaju państw słowiańskich, państwa lądowe nie posiadające kolonii. Zewnętrznie starają się mieć pozory państw rządzących, a w istocie nie mają faktycznego udziału w rządzeniu światem i w podziale zysków z tego rządzenia.

Państwa rządzące tolerują je, ale do udziału w rządzeniu światem nie dopuszczają. Tego możemy się nie spodziewać ani po najprzyjaźniej usposobionej Anglii ani po Japonji.

Państwa rządzone to państwa o niewielkim stopniu cywilizacji, uprzemysłowienia będące rynkami zbytu, terenem połowów, dochodów dla państw rządzących.

Państwo rządzące nieda się pomyśleć bez silnej marynarki wojennej. Wyobraźmy sobie, że posiadamy wielką marynarkę handlową i kolonie podobnie

naprzykład, jak Francja, t. j. posiadające 20 takich obszarów, jaki stanowi Polska. Pomyśleć tylko to, co za radość.

Ale gdybyśmy nawet mieli to, nasze posiadanie bez silnej marynarki wojennej, stałoby by wkrótce bańką mydlaną.

Przy pierwszej zamieszce światowej podzieliliby się naszymi kolonjami tylko ci, co mają najsilniejszą marynarkę wojenną. Przykładem tu może służyć podział kolonii poniemieckich.

I odwrotnie. Gdybyśmy mieli teraz marynarkę wojenną tak silną, jak Anglja, napewno już dawno mielibyśmy własne dominja z jakiegoś podziału, własne towarzystwa asekuracyjne na przewóz towarów drogami morskimi, własne porty i wielką własną marynarkę handlową, do której garnęłyby się tłumnie okręty z pod obcych bander.

Ludzkością rządzą dwie moce: moralna i fizyczna.

Moralna siła w walce o należne stanowisko w ludzkości nie wystarczy nam, musimy bułować i siłę fizyczną.

Tylko posiadanie silnej marynarki wojennej da nam kolonie, podwalinę do rozrostu marynarki handlowej, da nam udział w światowładztwie, oficjalny dyplom narodu pierwszej dykasterji.

Szybka realizacja naszej siły morskiej da się pomyśleć i najłatwiej urzeczywistnić tylko w rzeszy słowiańskiej.

Pod względem marynarki handlowej posuwamy się naprzód w słowiańszczyźnie, pod względem budowy wojennej pozostaliśmy hen nawet poza Jugosławią.

Rd. Kr.



Franciszek Grzegowski z Gdyni



Hotel Starogdynski w Gdyni

Franciszek Grzegowski, urodzony w r. 1886 w Kosakowie, woj. Pomorskiego, jest znanym i zasłużonym obywatelem miasta Gdyni. Hotel Starogdynski, ten hotel pierwszy, jaki powstał w nowobudującej się Gdyni, jest dziełem p. Grzegowskiego i pod jego kierownictwem gości liczne wycieczki, organizacje przyjeżdżające na nasze wybrzeże.

Pan Grzegowski został wybrany do Rady Miejskiej na radnego i pełnił tę funkcję od 1917 do 1932 r. Również wybrano go na komendanta organizacji Z. S. O. w roku 1919, trwał na tem stanowisku do 1921 r., za co otrzymał dyplom uznania od komendy wojewódzkiej w Gdyni.

P. Grzegowski był założycielem ochotniczej Straży Ogniowej w Gdyni w r. 1926 i został jednogłośnie przez miejscowe społeczeństwo powołany na naczelnika tejże organizacji.

Od r. 1929 jest prezesem Związku Restauratorów m. Gdyni prócz tego dotychczas piastuje godność komendanta Tow. Bractwa Kurkowego. Za swoją długoletnią i wszechstronną wydatną działalność otrzymał Krzyż Zasługi, medale złote i srebrny i kilka dyplomów od państwowych i społecznych instytucji.



# Z RUCHU WSZECHSŁOWIAŃSKIEGO W POLSCE

## WŁADZE WSZECHSŁOWIAŃSKIEGO ZWIĄZKU W POLSCE.

Dn. 25 lipca r. b. odbyło się walne zebranie Wszechsłowiańskiego Związku w Polsce pod przewodnictwem red. Hen. Olszewskiego, na którym wybrano władze Związku w następującym składzie (podajemy w porządku alfabetycznym): Komisja Rewizyjna: red. Radosław Krajewski, red. Henryk Olszewski, Bronisław Rostkowski, dyr. Teatru Polskiego, inż. Stanisław Węgielski.

Zarząd Główny: Wincenty Abderman, art. op. warsz. Ignacy Dygas (wiceprezes), prof. uniwersyteckiego Józef Gołąbek (sekretarz), poseł Feliks Gwiżdż, prf. Jerzy Kurnatowski, dyr. Władysław Kwiatkowski (skarbnik), Witalis Piechaczek, senator inż. Jan Rogowicz (prezes), dr. Zygmunt Sinnicki, prf. Słoiński, mjr. Henryk Sobolewski, prf. uniwersyteckiego Stanisław Szober.

Przewodniczący sekcji: Artystycznej — art. opery Ignacy Dygas; Dochodów niestałych — mjr. Henryk Sobolewski, Organizacyjnej — inż. S. Lewicki; Oświatowej prof. I. Gołąbek, Prawniczej — mec. Ignacy Krzemuś; i Propagandowej — Edward Węgielski, główny organizator tej instytucji b. potrzebnej i rokującej wielkie nadzieje, rozpoczynającej niejako w życiu społecznym Polski nową historyczną epokę.

### WŁADZE SŁOWIAŃSKIEGO TOWARZYSTWA LITERATÓW

Zarząd Słowiańskiego Towarzystwa Literatów ukonstytuował się w składzie następującym: Stefan Górzyński, redaktor „Świata Współczesnego” i „Bi-

blioteki Słowiańskiej”, Stanczo Kisielew, redaktor czasopism „Literaturny Głos” i „Krużewnik” w Słtji, red. Radosław Krajewski, dr. Jerzy Pogonowski, sławista, tłumacz dzieł literatury pięknej z czeskiego i serbo-chorwackiego, i Nikola książę Vlatković, beletrysta jugosłowiański.

Zadanie to Tow. ma bardziej ideowe, niż zawodowe. Towarzystwo dąży, do zrzeszenia w jedną organizację poetów, powieściopisarzy, dramatopisarzy, teoretyków literatury wszystkich narodów słowiańskich dla ułatwienia im wymiany myśli, dla bardziej wydajnej pracy w sferze piśmiennictwa, które przy wzrastającym ruchu emencyjnym narodów słowiańskich ma znaczenie decydujące.

**Fabryka Chem. - Farm**

**A. P. KOWALSKI**

Warszawa, ul. Grzybowska 43

poleca własnego wyrobu specyfiki farmaceutyczne, preparaty galenowe, tabletki, kapsułki, chemikalia i t. d.

### E K S P O R T C U K R U P O L S K I E G O

Polski przemysł cukrowniczy — mimo pogarszającej się koniunktury na rynkach międzynarodowych — nie ogranicza się jedynie do produkcji cukru na potrzeby rynku wewnętrznego, lecz wytwarza ponadto corocznie znaczne ilości cukru na eksport, co pozostaje w ścisłym związku ze znaczeniem, jakie posiada możliwość uprawy buraków cukrowych dla rolnictwa.

Głównymi odbiorcami polskiego cukru eksportowego są Anglia i Holandia, poza tym w ostatnich latach coraz bardziej wzrosły wysyłki do krajów bałtyckich, będących ze względu na ich geograficzne położenie naszymi naturalnymi rynkami zbytu. Wysyłki te — uskuteczniane z drobnymi wyjątkami drogą morską — szły początkowo przez Gdańsk raz częściowo przez Hamburg i Szczecin.

Od chwili uruchomienia portu gdyńskiego polski przemysł cukrowniczy dąży do

stworzenia sobie w tym porcie bazy wyjściowej dla całego eksportu cukru. W tym celu na podstawie umowy zawartej z Min. Przemysłu i Handlu w r. 1929, cukrownictwo otrzymało w porcie w Gdyni odpowiednie tereny pod budowę własnych magazynów. Dla przeprowadzenia budowy i eksploatacji magazynów portowych utworzono spółkę pod firmą „Cukroport”. — Składają Portowe Zachodnio-Polskie Cukrowni Sp. z o. p. w Poznaniu; udziałowcami jej są cukrownie zachodnio-polskie, które wykazują główną część eksportu cukru z Polski.

Spółka ta wybudowała w 1930 r. pierwszy magazyn o długości 150 metr. i szerokości 50 metr., który przy powierzchni użytkowej 7,500 m<sup>2</sup> może pomieścić do 26,000 tonn cukru. Magazyn ten, wykończony w październiku 1930 r., był wykorzystany już przy eksporcie cukru z kampanji 1930-31. W następnym roku 1931 w przedłużeniu

pierwszego magazynu wybudowano dalszy o powierzchni ca. 4,850 m<sup>2</sup> i pojemności 17,000 tonn oraz trzeci magazyn o powierzchni ca. 4,800 m<sup>2</sup> i pojemności do 18,000 t. tak, że łącznie trzy te magazyny mogą pomieścić do 60,000 tonn cukru. W bieżącym roku rozpoczęto budowę czwartego magazynu i to w wolnej strefie portu; rozmiarami przewyższa on znacznie poprzednie magazyny, mianowicie przy długości 200 metr. i szerokości 50 metr. da on powierzchnię użytkową 10,000 m<sup>2</sup> i pomieszczenie dla ca. 35,000 tonn. Magazyn ten będzie wykończony do grudnia 1933 r.

Poza tem wydzierżawiano jeszcze kilka innych magazynów, dzięki czemu cukrownictwo polskie mogło przy swym eksporcie w coraz szerszym zakresie wykorzystywać port gdyński obok portu w Gdańsku, a już zupełnie zaniechać wysyłek przez Szczecin i Hamburg. Ilustrują to następujące cyfry eksportu cukru przez poszczególne porty;

Kampanja	Gdańsk	%	Gdynia	%	Hamburg	%	Szczecin	%
1927-28	109,828	71	—	—	—	—	45,090	29
1928-29	219,116	71	21,476	7	24,485	8	41,640	14
1929-30	278,554	64	82,548	19	77,370	17	—	—
1930-31	155,931	51	103,825	34	46,520	5	—	—
1931-32	111,800	53	98,224	47	—	—	—	—
1932-33	—	—	—	—	—	—	—	—
przyp.	9,000	8	107,000	92	—	—	—	—





*Tadeusz Kozłowski  
popularny kierownik szkoły pływackiej i  
twórca pierwszej na wzór europejski  
plaży w Polsce.*



*Plaża Braci Kozłowskich i S-ka w Warszawie.*



*Ćwiczenia gimnastyczne na plaży Braci  
Kozłowskich*

„ŚWIAT SPÓŁCZESNY” (Nr. 5. 1933 r.) pod redakcją Stefana Górzyńskiego ostatni swój zeszyt poświęca zagadnieniom panującego w dobie obecnej kryzysu gospodarczego, zamieszczając następujące artykuły: Światowy kryzys gospodarczy — Jerzy Kuratowski, Kryzys polityczny jako jeden z czynników przysysu gospodarczego — St. Górzyńskiego, nadto artykuły. Fel. Strzeleckiego, Zbigniewa Wróblewskiego, Radosława Krajewskiego, dr. W. Dreslera i bogatą Kronikę. Czasopismo to i w tym numerze daje obfity materiał aktualny podany obiektywnie i treściwie.

#### TECHNIKA I TRADYCJA.

Technika rozwija się w miarę postępu nauki i służy do praktycznego zaspokojenia potrzeb życia.

Dziś staje się rzeczywistością wiele takich rzeczy, jakie sto lat temu były uważane za utopię.

Nikt nie jest w stanie zaprzeczyć, że dzięki zastosowaniu rozumnej maszyny ludzie w znacznym stopniu ułatwili i uprzyjemnili sobie życie, uproszcili i powiększyli wytwórczość.

To też uzasadnia istnienie poważnej produkcji w sferze środków odżywczych, wśród której pierwsze miejsce zajmuje fabryka Dr. Augusta Oetkera, którego głównym celem jest nawiązanie kontaktu między zdobyczami nauki twórczością i ogółem ludzi i którego pomnikiem są jego wyroby substancji odżywczych.

Należy poznać tę fabrykę, organizację jej

produkcji, jej laboratorja, gdzie badana jest ściśle jakość odżywcza, zawartość witamin i t. p., należy wziąć próbki tych wyrobów i przekonać się, że wyroby dr. Augusta Oetkera od wielu dziesiątków lat cieszą się uznaniem we wszystkich częściach świata.

Dzięki przystępnej cenie, każdy może wyroby Dr. Augusta Oetkera stosować do obiadu, uczynić jedzenie prawdziwie smacznym i słodkim.

Jak społeczny człowiek nie może obyć się bez kolei, auta, samolotu, tak społeczna pani domu nie powinna obywać się bez środków odżywczych Dr. Augusta Oetkera, który umiał powiązać tradycję z postępem techniki dla dobra ogółu.

#### POLSKIE BIURO EKSPORTU ZBOŻA W POZNANIU ODDZIAŁ W GDAŃSKU.

W Polskim Biurze Eksportu Zborza koncentruje się całkowita sprzedaż polskiego żyta i pszenicy na eksport.

Udziałowcami P. B. są: 1) Związek Eksporterów Zboża Rzplitej Polskiej, Poznań, Podgórna 10.

2) Państwowe Zakłady Przemysłowo Zbożowe, Warszawa, Warecka 11-a.

Prezydjum Rady P. B. stanowią: p. Leon Pluciński (prezes), p. Wiktor Przedpełski (wiceprezes), p. Oskar Marchlewski, p. Radca Wiktor Martin.

Zarząd P. B. stanowią: p. Wł. Radomski (przewodniczący), p. Dr. St. Goldmann, p. Leon Anker, p. Dyr. B. Budzyński, p. Dyr. Z. Kierski.

## Japięknieszy zakątek nad polskim morzem DOM KURACYJNY Orłowo-Morskie

Czynny przez cały rok

Telefon 91-06



# P O L S K I E K S P O R T B E K O N O W Y

EXPORTVERBAND DANZIGER BACON u. FLEISCHWAREN-FABRIKEN W GDAŃSKU

Gdański Związek Bekonowy założony został w marcu 1929 r. i składa się z pięciu firm jako członków z p. prezesem dr. Augustem Moellerem na czele. Firmy członkowskie są:

- 1) Hans Carstens,
- 2) H. B. Moeller i Co, Spółka z o. o. fabryka bekonów,
- 3) H. B. Moeller i Co, fabryka konserw, dawniej Ernst Noack,
- 4) Anglo Baconfactory, Kalisz, fabryka szynek,
- 5) Edward Pfeiffer, Zopoty.

Zadaniem Związku w pierwszym rzędzie jest załatwianie zwrotu cel i przestrzeganie standaryzacji. Związek założony został na skutek pertraktacji między Rządem Polski i Senatem, który ten Związek prawnie zatwierdził. Związek pracuje w ścisłym kontakcie z Ministerstwem Przemysłu i Handlu.

Firmy Gdańskie przeważnie płać za żywiec wyższe ceny, niż polskie fabryki; z tego jednak korzystają tylko chodowcy z Pomorza i północnych części Poznańskiego,

bo tylko z tych okolic Gdańska Fabryki pokrywają swoje zapotrzebowania.

Dla umożliwienia wydatnej współpracy Związku Gdańskiego i Zw. Polskiego. Każdorazowo na zebraniach jednego Związku obecnym jest delegat drugiego Związku.

Polski Związek Bek. jak również Gdański Zw. Bekonowy utrzymują wspólnie w Londynie ekspozyturę Państwowego Instytutu Eksportowego, która ma za zadanie kontrolę standaryzacji i przestrzeganie interesów Fabryk Bekonowych.

## BACON-EXPORT GNIEZNO

Spółka Akcyjna

**Dyrekcja i Biuro główne w Bydgoszczy**

**ulica Gdańska Nr. 16. Telefon Nr. 2257.**

FABRYKI BEKONÓW: Bydgoszcz telefon 276  
Gniezno „ 292  
Grodzisk „ 94  
Tczew „ 357

Fabryka smalcu w Bydgoszczy telefon 2312  
Fabryka szynek w Warszawie „ 102672  
Chlewnia zarodowa w Jelonku pod Gnieznem  
Sklep sprzedaży wyrobów, Bydgoszcz, Gdańska 26

### Hodowla świń rasy Yorkshire

Stały zakup świń w wadze od 80 do 100 kilogramów przez centralę jak również przez filje.

## EXPORT BACON OSKAR ROBINSON

CENTRALA w BYDGOSZCZY

(ul. Jagiellońska).



*Komunalna Kasa Oszczędności powiatu Szubińskiego w Szubinie*

## EKSPORT DRZEWNY PRZEZ GDAŃSK

WZMOŻENIE KONKURENCYJNOŚCI DRZEWA POLSKIEGO PRZEZ UTWORZENIE WŁASNEGO TRANSPORTU MORSKIEGO. STWORZENIE WŁASNYCH LINII OKRĘTOWYCH

Pierwszy projekt Towarzystwa Okrętowego ma na celu przede wszystkim zwiększenie konkurencyjności polskiego drewna w eksporcie i rentowności tego ostatniego. Cena sprzedaży drewna c.i.f. porty odbiorcze sumuje się z następujących pięciu składników: 1) cena drewna na pniu, 2) kosztów od pnia do wagonu, 3) kosztów transportu od wagonu do okrętu, łącznie z kosztami przeładunku (cena fob), 4) kosztów przewozu morskiego wraz z ubezpieczeniem (cena c.i.f.), 5) kosztów generalnych handlowych i zarobku.

Co do pierwszego składnika ceny c.i.f.,

to, mając na uwadze przede wszystkim tarcię miękką, jako masowy artykuł eksportowy, należy zaznaczyć, że ten składnik obniżył się z 40 do 70 zł. (cena 70 zł. za dłuższe sosnowe miało miejsce w dzielnicach zachodnich) w początkach roku 1929 do 3—10 zł. w roku 1932-33 za m<sup>3</sup> dłuższe sosnowych w lesie z olbrzymią stratą właścicieli lasów i przemysłowców drzewnych, których obroty i dochody proporcjonalnie się skurczyły, a w wielu wypadkach przerodziły się w stratę całego kapitału obrotowego. Ostra konkurencja w podaży dalej powoduje również obecnie, niższą tego

czynnika. Ten najważniejszy składnik ceny — wartości całego drewna — wynosi obecnie w Polsce w szystkiego 10 do 15 proc. wartości drewna c.i.f. Jest rzeczą Komitetów Eksportowych poważnie się nad tą sprawą zastanowić. W roku 1931 przez Gdańsk przeszło zagranicę według oficjalnej statystyki gdańskich Urzędów Celnych 977346 tonn drewna różnych gatunków, a w roku 1932 już tylko 559889 tonn, czyli w jednym roku spadek eksportu wyniósł około 43 proc. Port gdański jest tu miarodajny, bowiem przez Gdańsk przechodzi obecnie 75—80 proc. całego eksportu drzew-



nego z Polski. Oczywiście utrudnienia i ograniczenia importowe w krajach odbiorczych wpływają poważnie na ilościowy spadek eksportu, ale w nie mniejszym stopniu wpływa obecnie zanik jego rentowności.

Drugi składnik ceny drewna cif, to jest koszty od pnia do wagonu obniżyły się dla tarcicy miękkiej od roku 1929 z 18 — 20 zł. do 9 — 12 zł. za m<sup>3</sup> dłużyc iglastych, a więc około 50 proc. Jakkolwiek te koszty są obecnie dość niskie, to jednak nie są konkurencyjne w porównaniu ze Szwecją i Finlandją.

U nas powyższe koszty mogłyby się obniżyć przez racjonalizację przeróbki, budowę i naprawę dróg, lepsze wyzyskanie możliwości spławu, oraz motoryzację transportu; udoskonalenia te wymagają jednak znacznych kapitałów i dłuższego czasu. Obecnie składnik ten wynosi u nas około 30 proc. ceny drewna cif, podczas gdy w krajach skandynawskich wynosi około 20 proc. Ten składnik stanowi obecnie u nas największą procentowo część wartości drewna cif.

Trzeci czynnik składowy ceny cif — koszty transportu od wagonu do okrętu, przeważnie koleją, wraz z kosztami przeładunku w Gdańsku, wynoszą łącznie około 20 proc. ceny cif (około 10 — 11 proc. przewóz kolejowy i około 5 — 6 proc. koszty przeładunku i składowania w Gdańsku). Ten składnik jest u nas bez porównania wyższy, niż w państwach skandynawskich, zawdzięczając dalekim przewozom kolejowym, których koszty winny być dalej energicznie obniżane, względnie trzeba w szybszym tempie porządkować drogi wodne i powrócić do przedwojennego transportu spławem. Koszty przeładunku w Gdańsku i Gdyni dzięki powstaniu w r. 1932 polskiej ekspedycji drzewnej w Gdańsku zostały poważnie obniżone, a mianowicie z 13 szylingów złotych stawki zasadniczej za standart tarcicy, miękkiej do 7-miu szylingów złotych, a więc około 50 proc. zniżki.

Czwarty czynnik składowy ceny cif, — koszt frachtu morskiego i ubezpieczenia — stanowi obecnie około 18 — 20 proc. ceny cif, przyjmując porty angielskie za podstawę, przy dalszych zaś przewozach morskich, które w miarę trudności, powstających przy zbycie drewna, stają się coraz aktualniejszymi, **koszt frachtu morskiego stanowi decydujący i najpoważniejszy czynnik ceny cif.** Wszystkie powyższe procentowe wskaźniki są oparte na cenach cif w bliskich krajach odbiorczych Zachodu, przede wszystkim w Anglii.

Drewno sowieckie dlatego jest tak konkurencyjnym i dociera do najdalszych zakątków świata, że przewozi się nieomal wyłącznie własnymi, chociaż przestarzałymi, statkami, dzięki czemu fracht morski obciąża w znaczeniu niższym stopniu cenę sprzedaży cif. Te organizacje eksportowe, które mają możliwość zatrudnić własny tonaż morski, winny go obecnie nabyć nie zwlekając, przyniesie to bowiem poważne oszczędności kosztów frachtu morskiego. **Statek normalnie kosztujący 50,000 ang. funtów, o pojemności 3,500 tonn można obecnie nabyć za cenę około 8000 ang. funtów papierowych w zupełnie dobrym stanie.** Przy dziesięcioletniej amortyzacji kupna takiego statku, co jest bardzo krótkim czasem, i 6 proc. rocznego oprocentowania różnica z tytułu kapitalnego zmniejszenia rocznej kwoty amortyzacyjnej wyniesie około 5 — 6 szylingów papierowych na standardzie przewiezionej tarcicy miękkiej, licząc tylko 16 podróży statku rocznie i przewozić 1000 standartów tarcicy każdorazowo z Gdańska lub Gdyni do bliskich krajów Zachodu. Na ogólnych kosztach rocznej eksploatacji statku, wynoszącej obec-

nie około 23000 ang. funtów papierowych zaoszczędzi się na kosztach tańszego utrzymania załogi okrętowej, załadunku drewna i tańszych opłatach w portach macierzystych w Gdyni i w Gdańsku 10 — 20 proc., czyli na standardzie tarcicy od 3 — 6 szylingów papierowych, a razem zaoszczędzi się na standardzie tarcicy miękkiej 8 — 12 szylingów papierowych, czyli 12 — 18 zł. Stanowi to 5 — 6 proc. drewna cif przyjmując za podstawę porty angielskie. Nie każdy eksporter może się poszczycić obecnie takim zarobkiem. W powyższej kalkulacji nie są przyjęte pod uwagę **frachty powrotne**, które mogą dać jeszcze większe oszczędności. Zniżka frachtów morskich obecnie płaconych mogłaby przy własnych statkach wynieść około 30 proc. i to na podstawie ścisłych i sprawdzonych danych, jest to więc sprawa pierwszorzędnej znaczenia dla eksportu drzewnego. Przy przewozach dalekobieżnych, przy których fracht morski wynosi nieraz 50 proc. wartości drewna cif, kalkulacja przy własnych statkach przedstawia się jeszcze korzystniej. Według projektu Towarzystwa Udziałowego dla przewozów morskich drewna polskiego przewiduje się 700 udziałów po 2000 zł., podczas gdy w samych Komitetach Eksportowych ilość firm zrzeszonych przekracza 700, a w Radzie Naczelnej Związków Drzewnych w Polsce jest kilkakrotnie większa. Powyższa organizacja dałaby możliwość kupna **pięciu statków o pojemności 3500 tonn** każdy dla przewozu około 80000 standartów drewna rocznie z Gdyni i Gdańska do bliskich krajów Zachodu. Do główniejszych krajów odbiorczych przewieziono z portu gdańskiego według oficjalnej statystyki urzę-

dów celnych w Gdańsku następujące ilości drewna różnych gatunków.

W r. 1931 Anglja 462503 tonn, Francja — 23505, Belgja 100141, Holandja — 99003 t., czyli około 220000 standartów.

W r. 1932 Anglja 266060 tonn, Francja — 86567, Belgja — 82293, Holandja — 67156 tonn, czyli około 160000 standartów.

Ogółem przewieziono morzem z Gdańska drewna różnych gatunków i do różnych krajów odbiorczych (prócz wyżej wymienionych) do Hiszpanji, Portugalji, Grecji, Palestyny, Afryki i Ameryki, Szwecji, Norwegji i Danji;

W r. 1931 — 977396 tonn, około 320000 standartów.

W r. 1932 — 559889 tonn, około 18000 standar.

Z powyższego widzimy, że dla pięciu statków Towarzystwa Udziałowego o zdolności przewozowej 80000 standartów przy znacznie tańszych frachtach praca jest całkowicie zapewniona.

Piąty składnik ceny drewna cif; koszty generalne, handlowe i zarobek wynoszą 15 do 22 proc. tej ceny, przyjmując za podstawę porty angielskie; w kosztach handlowych mieszczą się 5 — 7 proc. nader wygórowane opłaty prowizyjnej dla brokerów angielskich i około 5 proc. kosztów generalnych, które nieraz wzrastają do 10 proc. i wtedy zarobek, na który pozostaje 5 — 6 proc. ceny cif, nie znajduje już dla siebie miejsca. Przy posiadaniu własnego tonażu zarobek, stanowiący w najlepszym razie 5 — 6 proc. ceny cif może się conajmniej podwoić. Artykuł ten jest streszczeniem pracy p. inż. Dudzińskiego, dostarczonej nam przez redakcję „Drzewa” a drukowanej w „Przeglądzie Gosp. Ziem. Połudn. Wschodnich”.

#### GDĄSKI SLEEPERKONTOR W. SCHONEBERG

Jest to czołowa i największa firma Gdańskiego drzewnego eksportu, jest jedną z najstarszych w Gdańsku. Około 60 lat prowadzi swoje interesy pod własną firmą, obecnie pod kierownictwem p. konsula Schoenberga.

Firma zawsze miała dużą styczność z polską produkcją leśną i eksploatowała rozległe przestrzenie leśne.

Głównym odbiorcą polskiego drzewa była zawsze Anglja. W przeciągu kilku lat zbyt firmy na angielski rynek wynosił około 100.000 metrów kubicznych. Obróty z Niemcami, które w nie-

których latach wynosiły około 50.000 m. k. zeszyły na zero. — Również obroty z Belgją 60.000 m. k., z Holandją i Danją 20—25.000 m. mocno się skurczyły. — Główną przyczyną tego jest dumpingowa polityka Sowietów.

W ostatnich miesiącach eksport drzewny jednak trochę się ożywił szczególnie w stosunku do Anglii. Jest nadzieja, że dążenia unormowania produkcji na światowej Konferencji Gospodarczej w Londynie odniosą skutek i doprowadzą do ogólnej poprawy stosunków w światowym przemyśle.



Drzewne składy w Holmie (Danziger Sleeper-Kontor. w. Schöenberg. g. m. b. H.)



# „P A G E T”

## Polska Agencja Eksportu Drewna

PRZEŁADUNEK I EKSPEDYCJA

MATERJAŁÓW Z WŁASNYCH PLACÓW  
W GDYNI I GDAŃSKU

INKASOWANIE NALEŻNOŚCI ZA EKSPEDJOWANE MATERJAŁY

FRACHTOWANIE SKŁADÓW—SKŁADOWANIE I

PRZECINANIE SLIPRÓW W WŁASNYCH  
TARTAKACH W GDAŃSKU

ZAKUP SLIPRÓW WE WSZELKICH IŁOŚCIACH  
KOMISOWA SPRZEDAŻ

MATERJAŁÓW DRZEWNYCH I DYKTY  
Z LASÓW PAŃSTWOWYCH

### Centrala Gdynia

ul. Starowiejska 58. Tel. 19-17

### Oddział Gdańsk

Töpfergasse 33. Tel. 243-31, 243-32

# BERGFORD

Holz-Speditions-und Lager-Gesellschaft m. b. H.

D A N Z I G — G D A Ń S K

Telefon ogólny 22851. Skrytkapocztowa Nr. 29.

Adres Telegraficzny „Bergford”

3 PLACE SKŁADOWE NA ŁĄDZIE W DOGODNEM MIEJSCU W PORCIE

O L B R Z Y M I E P L A C E W O D N E

DOBRZE WIETRZONE, SUCHE SZOPY DO MAGAZYNOWANIA

WYSOKOWARTOŚCIOWEGO DRZEWA

MOŻNOŚĆ ŁADOWANIA 10 STATKÓW MORSKICH JEDN OCZEŚNIE

TARTAK Z BOCZNICĄ KOLEJOWĄ I WÓDNĄ SPECJALNIE URZĄDZONY DO

TARCIA OKRAGŁAKÓW I PROGÓW KOLEJOWYCH MASZYNAMI  
NAJNOWSZEMI

POŚREDNICTWO LOMBARDOWANIA NA DOGODNYCH WARUNKACH

INFORMACJE O TARYFACH KOLEJOWYCH I FRACHTACH MORSKICH, ORAZ  
UBEZPIECZENIOWYCH

**Największe urządzenia przeładunkowe w Gdańsku  
na drzewo wszelkich rodzajów**



# **„DAKOHA“**

Gdańskie biuro dla handlu  
Drzewnego

**wł. M. GLÜCKMANN  
i A. MARHLER**

tel. 264-32

Adres telegr., „DAKOHA DANZIG“

Zebra-Code 3-the Edition, Rudolf Motse  
Holzcode

EXPORT miękiego i twardego drzewa

**GDAŃSK, Altstädtischer  
Graben 4.**

# **„HOLMHOLZ“**

g. m. b. h. Gdańsk

Ekspedycja i składy. Własne składy drze-  
wa (150.000 m. k.) w najdogodniejszym  
położeniu w porcie Gdańskim. Duże  
kryte składy dla drzewa wartościowego.

Składy wodne (10.000 m. K.)

Własny parowy dźwig obrotowy, miejsca  
załadunkowe dla 6 statków równocześnie.

**Główne biuro: Krebsmarkt 2/3**  
telefon 243-51

**Biuro portowe: Holm** telefon 243-54

adr. telagr. „HOLM HAFEN“

# **REINHOLD BRAMBACH**

**GDAŃSK-BRÖSEN**

Główne biuro Gdansk Brösen  
Danzigerstrasse 14.

Młyn parowy i Tartaki parowe założone  
w roku 1886.

Eksport drzewa do wszystkich krajów kon-  
tynentu i zamorskich.

Tartaki i Składy: CZARNOWODA i GUTOWIEC  
województwo Pomorskie  
AUGUSTYNÓW województwo Białostockie

# **„ALLDAG“ A. G. GDAŃSK**

**MILCHKANNENGASSE 12**

TELEFON 275-41

Adres telegr. „Transalldag“

Składy Troyl: tel. 27051

Przeładunek własnymi  
urządzeniami.  
(Kranie i dźwigi)



# JOHN GEO. STEPPAT EXPORT DRZEWA

G D A Ń S K

**Specjalność:** Świerki, Sosny, Brzozy oraz Materiał tarty

Miejsce zarezerwowane dla firmy:

## Danziger Holz-Kontor Aktiengesellschaft

G D A Ń S K

## JULJAN BRYGIEWICZ D\H

Jeneralna Reprezentacja Katowickiej Sp. Akc.  
dla Górnictwa i Hutnictwa

**RURY — WODOCIĄGOWE, KANALIZACYJNE**

Telefony 613-32, 613-34

adr. telegr. Ferropol

Warszawa ul. Hortensji 6

# „POLKO”

## Polskie Towarzystwo Transportu Węgla

Sp. z ogr. odp.

Hartering — Shipping Agency Stevedoring — Forwarding

**TELEPHONES:** Head Office: 232 35, 232 36

Harbour Offices: Coals, Weichselmünde 232 76

Wood, Kaiserhafen 227 63

Telegraphic Address: „POLKO” DANZIG G D A Ń S K, Elisabethwall 9.

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE M. KOLESIŃSKI  
W GDYNI.

PIERWSZA GDYŃSKA PALARNIA KAWY, Sp. z o. p.  
Gdynia, ul. Leśna, tel. 1263.

KAWIARNIA CUKIERNIA.

CAFE ADRIA,

Warszawa, pod dyr. Moszkowicza otwarta. Five-o clocki  
wznowione.



# **Syndikat der Holzindustriellen Danzig Pommerellen G.m.b.H, & Co**

**Danzig—Kaiserhafen**

Telefon 231-85 i 231-86. Skrzynka pocztowa 212.

Adres telegraficzny: Holzsyndikat, DANZIG

**Ekspedycja i składy drzewa na własnem  
wybrzeżu w wejściu do Portu**

**280.000 m. kw. placów składowych**

**30.000 m. kw. otwartych i zamkniętych budynków**

**Bocznicą Kolejową 62**

## **Georg HALLMANN Timber Exporters**

Egzystuje od 1907 r.

**Gdańsk, Krebsmarkt 7-8**

### **EXPORT DRZEWNY**

EXPORT OF TELEGRAPH

POLES SAWN BEECH

OAK STAVES, STRIPS ECT.

EXPORT SŁUPÓW TELEGRAFICZNYCH

DRZEWO BELKOWE

PARKIETY ORAZ KLEPKI DĘBOWE

EXPORT OF SAWN SOFTWOODS

SLEEPERS CROSSINGS ETC.

EXPORT

DRZEWA

MIĘKIEGO

SLEEPERS CROSSINGS i t. d.



# Karlsberg Spiro i S-ka

G D Y N I A

## MAKLERSTWO OKRĘTOWE

Przedstawiciel angielskich i duńskich  
handlowych przedsiębiorstw

## Polish British Timber & Co

Spółka z ogr. odpow.

GDAŃSK, Breitenbachstr. 30. Tel. 232.25, 270.13

## Przemysł, eksport drzewny

## H. SCHWARZMANN

Export drzewny-Timber export. Tartak-Sawmill

GDAŃSK, tel. biura i tartaku 25162. Telegr. Adr. OAKMAN

Dęby-Oak, Jesion-Ash, Dębina okrągła-Roun  
wood blockware Baules, Cill-Oak, Fryzy dębowe

Biuro Handlowo-Komisowe Leśne

## „W O Ł Y Ń D R Z E W”

Wł. A. CHOROSZCZAŃSKI Warszawa, Nowy-Zjazd 7 m. 12. Tel. 223-44

Eksport materiałów dębowych w stanie okrągłym i tartym

Specjalność: CILL - OAK



T-wo Przem. Chem. Farm. **d. Magistra KLAWE S.A.**  
W A R S Z A W A

# AEROMARIN KLAWE

jest jedynym skutecznym polskim środkiem, zapobiegającym występowaniu  
objawów choroby powietrznej i morskiej.

**Dr. Med. LEON KAUFMAN**

B. LEKARZ KLINIKI WIEDEŃSKIEJ

SPECJALISTA CHOROÓB WENERYCZNYCH, SKÓRNYCH,  
WŁOSÓW. ANALIZA KRWI.

Przyjmuje w mieszkaniu prywatnem: Wspólna 24.  
w umówionych godz. (tel. 831-35) oraz w swoich lecznicach:  
Warszawa, Chmielna 26 i Chłodna 24.

**Międzynarodowe Towarzystwo  
Transportowe**

**M. de BROUSSE**  
**Paris**

ODDZIAŁ w KATOWICACH, Kochanowskiego 10.

# A. Luksenberg

**Eksport Import**

## Hurtownia Jelit i Smalcu

**Centrala Bydgoszcz**

**Chopina 2. Tel. 17-61.**

TOWARZYSTWO PRZEMYSŁU RYBNEGO

# BLOOMFIELD's

Sp .Akc.

## Import śledzi. Gdynia Port Rybacki

**Hurtowa i detaliczna sprzedaż**

Telefony: magazyn 1250, biura 2005

Adres telegraficzny: Herinseler, Gdynia



# MIRKOWSKA FABRYKA PAPIERU

Założona w roku 1774.

Biuro Zarządu: Warszawa, Sienna 4-1.

Adres telegraficzny: Mirków, Warszawa.

KAPITAŁ AKCYJNY: 6.000.000 Zł.

Fabryka mieści się w JEZIORNIE pod Warszawą i posiada: 4 walniki, 7 maszyn papierniczych o szerokości produkcyjnej 142-200 cm. i 2 kadzie czerpalne. Turbodynomo: 4.000 KW. Przeszło 1.100 robotników. Fabryka wyrabia wysokowartościowe papiery bezdrzewne; listowe i maszynowe, przebitkowe (pelury), papeteryjne, kancelaryjne i zeszytowe, drukowe i ilustracyjne, rejestrowe (książkowe, tabelaryczne), nutowe, rysunkowe szkolne i techniczne, dokumentowe (akcje i obligacje), czerpane (hipoteczne i inne na akta wieczyste) mapowe, brystole, kartony pocztówkowe, skoroszytowe, okładki aktowe, pergaminy, bibuły atramentowe i biurkowe. Specjalności i artykuły eksportowe fabryki: bibułki papierosowe w bobinach i arkuszach, kondensacyjne, karbo-

nowe, kopiałne i pakowe.

Łączna roczna produkcja fabryki wynosi 12.000 ton papieru i bibułki o wartości 22.000.000 złotych.

Wyroby fabryki zostały 12 razy nagrodzone przez różne władze państw., w tem 10 złotych medali.

## I. F. Kühl

Młyn motorowy i wodny

Mały Kack, tel. 4

## „OLEO“

Sp. Akc.

Fabryka Olejów i Tłuszczów  
GDAŃSK

Schellmühler Wiesendamm 6

## A. S A L I S

Wyroby Gastronomiczne

Dokonano gruntownego remontu lokalu

Warszawa, ul. Zgoda Nr. 4. Tel. 254-70.

Wielki wybór ryb w majonezach, w galaretach Sałat „Olivier”, sosów, pasztetów, pasztecików, drobiu, prosiaków itp.

Przyjmuje zamówienia na towarzyskie zebrania

Handelsvereeniging Holland  
Horowitz & Co  
GDAŃSK

Hundegasse 64, tel. 25981

Adres telegraficzny: NEDERLANDIA

Import Kawy, herbaty,  
towarów Kolonialnych

## Ernst Braun & Co

GDAŃSK

Import śledzi do Polski

Towarzystwo Ekspedycyjno-  
Kontrolne Bawełny

SP. Z O. O. w GDYNI, ul. Starowiejska Nr. 16.

WSPÓŁWŁAŚCICIELE P. P.

M. TKACZUK i M. RESSEL

Telefony: 26-35, 26-36. Adres Telegraficzny: „BAWKO“

Załatwia wszystkie czynności  
związane z ekspedycją i  
kontrolą bawełny



# PROGRESS

**Zjednoczone Kopalnie Górnośląskie**

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

**w Katowicach**

**Oddział w Gdyni**

**Eksport i przeładunek  
węgla, koksu i brykietów**



## Telikan



**Cena  
32 zł.**

WIECZNE PIÓRO Z PRZEZROCZYSTYM  
REZERWUAREM

**GÜNTHER WAGNER**

**Fabryka — Gdańsk**

**DRUKOWANO NA KUNSTDRUKU MIRKOWSKIEJ FABRYKI PAPIERU**

Prenumerata dwumiesięcznika „FLOTA POLSKA” rocznie, t. j. za 6 zeszytów, zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczanie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedynczy zeszyt zł. 2.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Chmielna 26. Konto w P.K.O. 25.110. Redakcja i Administracja czynna jest w poniedziałki, środy i soboty od 4-ej do 5-ej. Ceny ogłoszeń: cała strona 600 zł.,  $\frac{1}{2}$  350,  $\frac{1}{3}$  250,  $\frac{1}{4}$  200.

Dyrektor wydawnictwa **E. Lindner.**

Redaktor i wydawca: **Radosław Krajewski.**

Druk. W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37.